



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 325]

नई दिल्ली, बुधवार, सितम्बर 23, 2015/आश्विन 1, 1937

No. 325]

NEW DELHI, WEDNESDAY, SEPTEMBER 23, 2015/ASVINA 1, 1937

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 16 सितंबर, 2015

सं. टीएएमपी/40/2015-वीओसीपीटी.- महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा संलग्न आदेशानुसार बर्थ सं.09 से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कार्गो की दुलाई के मशीनीकरण के लिए, लाइसेंस के आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव का निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टीएएमपी/40/2015-वीओसीपीटी

वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास

.....

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी.एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य(वित्त)

(ii) श्री चन्द्र भान सिंह, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(अगस्त, 2015 के 18वें दिन पारित)

यह मामला बर्थ सं. 09 से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कार्गो की दुलाई के मशीनीकरण के लिए लाइसेंस के आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण हेतु वी.ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वीओसीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव दिनांक 22 मई, 2015 के बारे में है।

2. यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने, अप्रकट प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के खंड 2.4 के अनुरूप, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर इसी परियोजना के अधीन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करते हुए 21 मार्च, 2015 को एक आदेश सं.टीएएमपी/7/2015-वीओसीपीटी पारित किया था।

3.1. वीओसीपीटी द्वारा अपने पत्र सं.एमईई/पीएंडएम/एफ/IXबर्थ/2015/डी.2187 दिनांक 22 मई, 2015 में यह उल्लेख करते हुए कि मार्च 2015 में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के आधार पर परियोजना के लिए, 16.2.2015 को प्रकाशित एनआईटी के

प्रत्युत्तर में 27 मार्च 2015 तक देय तिथि बढ़ाने के पश्चात् भी कोई निविदा प्राप्त नहीं हुई है, अपनी उसी परियोजना हेतु संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव पुनः प्रस्तुत किया गया है।

3.2 वीओसीपीटी द्वारा उनके दिनांक 22 मई, 2015 के पत्र में इस संबंध में निम्न उल्लेख किया गया है :-

- (i) 16.02.2015 को प्रकाशित एनआईटी के प्रत्युत्तर में, इस परियोजना के लिए 27 मार्च, 2015 तक देय तिथि बढ़ाने के पश्चात् भी कोई निविदा प्राप्त नहीं हुई है।
- (ii) जब वीओसीपीटी के न्यास बोर्ड को उपयुक्त स्थिति से अवगत कराया गया तो बोर्ड ने 30 मार्च, 2015 को ओयोजित बैठक में सुझाव दिया कि परियोजनाओं की क्षमता और लागत पर पुनर्विचार करने के पश्चात् सभी तीनों मशीनीकरण परियोजनाओं के लिए निविदाएं पुनः मंगाई जाएं।
- (iii) उपर्युक्त के परिप्रेक्ष्य में, वीओसीपीटी ने पत्तन प्रयोक्ताओं/प्रत्याशी बोलीकारों के साथ 17.4.2015 को परियोजना की परिहार्यता पर विचार जानने के लिए बैठक आयोजित की गई और उनके सुझाव लिए। प्राप्त सुझावों के आधार पर एक संशोधित प्रस्ताव, इस प्राधिकरण को प्रस्तुत किया गया है।

3.3. वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव की मुख्य बातों का सारांश इस प्रकार है:

- (i) बर्थ नं. 9 में 12.8 मीटर डॉट है और इसमें पेनामेक्स पोत ठहराए जाते हैं। उत्पादन बढ़ाने के लिए शिप-गियरों के प्रचालन के अतिरिक्त 124 टन क्षमता वाली दो हार्बर मोबाइल क्रेन पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) पद्धति पर लगाई गई हैं। हार्बर मोबाइल क्रेनों और शिप-गियरों के द्वारा पोतों से उतारा गया कार्गो, फ्रंट एंड लोडर्स का प्रयोग करते हुए ट्रकों द्वारा कम मात्रा में दुलाई के कारण बर्थ में इकट्ठा हो जाता है तथा कार्गो को बर्थ से हटाने में समय लगता है। अतः समय बचाने और 9वीं बर्थ से कार्गो/कोयले की शीघ्र दुलाई तथा कार्गो और कोयले की ट्रकों द्वारा दुलाई के कारण होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए, हॉपर और कनवेयर प्रणाली का प्रयोग करने का प्रस्ताव है। अतः 9वीं बर्थ से ड्राई बल्क कार्गो की यंत्रीकृत दुलाई के लिए इस योजना को तैयार किया गया है।

(ii) **विकासार्थ सुविधा की व्यावहारिक विशेषताएं:**

9वीं बर्थ पर पोतों से निरंतर उतराई कार्य तथा बल्क कार्गो की शीघ्र दुलाई सुनिश्चित करने के लिए और पोतों के टर्नअराउंड समय को कम करने के लिए, 9वीं बर्थ से कार्गो की शीघ्र दुलाई हेतु एक कनवेयर प्रणाली लगाए जाने का प्रस्ताव है ताकि हार्बर मोबाइल क्रेनों द्वारा उतराई का कार्य निर्बाध रूप से चलता रहे। यंत्रीकृत दुलाई प्रणाली के लिए निम्नलिखित उपकरणों की आवश्यकता का प्रस्ताव किया जाता है :-

| | | |
|------|------------------|-----------------------------|
| (क) | हॉपर | : 4 नग (100 धन मीटर क्षमता) |
| (ख) | हॉपर की ऊंचाई | : 9-10 मीटर |
| (ग) | कनवेयर क्षमता-दर | : 2000 टीपीएच |
| (घ) | कनवेयर एन्क्लोसर | : चक्राकार हुड |
| (ङ.) | कनवेयर की लंबाई | : 3.12 कि.मी. (लगभग) |
| (च) | विद्युत मांग | : 1400 कि.वा. लगभग |
| (छ) | धूल दमन प्रणाली | |
| (ज) | सुरक्षा प्रणाली | |

परियोजना की लागत लगभग रु.88.30 करोड़ है। प्रस्तावित यंत्रीकृत प्रणाली में हार्बर मोबाइल क्रेनों/शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित कार्गो हॉपरों में डंप किया जाएगा तथा कनवेयरों के माध्यम से अंतरिम स्टेक यार्ड में ले जाया जाएगा। इस प्रणाली द्वारा, कार्गो की दुलाई में मौजूदा प्रणाली की अपेक्षा कम समय लगेगा।

(iii) **दुलाई प्रणाली की इष्टतम क्षमता:-**

- (क) प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/16/2010-वीओसीपीटी दिनांक 23.7.2010 में, हार्बर मोबाइल क्रेनों (एचएमसी) की क्षमता, 100 टन वाली एचएमसी के लिए ली गई क्षमता 12500 टन प्रतिदिन के अनुपात में 15000 टन प्रतिदिन है। इसके अलावा, एचएमसी की क्षमता बर्थ सं. 9 पर वर्ष 2014-15 में एचएमसी के कार्य घंटों के घटक को लेने के पश्चात् आंकी गई है।
- (ख) नौवीं बर्थ पर दो शिपगियरों की प्रहस्तन क्षमता 6720 टन प्रतिदिन है। इसके अलावा, एचएमसी और शिपगियरों की क्षमता का परिकलन करते समय 9वीं बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो (कोयला, जिप्सम और चूना पत्थर) का प्रतिशत भाग भी शामिल किया गया है। दुलाई प्रणाली की इष्टतम क्षमता निकालने का विवरण इस प्रकार है:

| क्रम सं. | विवरण | कुल |
|----------|--|--|
| i. | 120 टन एचएमसी की क्षमता है (12500/100) X 120 | 15,000 टन/दिन |
| ii. | 2 एचएमसी के लिए (2 X 15,000 टन) | 30000 टन/दिन |
| iii. | 2 एचएमसी की प्रतिवर्ष क्षमता (30000 टन * 365 दिन * 0.7) | 76,65,000 टन |
| iv. | 9वीं बर्थ पर 2014-15 के लिए एचएमसी के कार्य समय का प्रतिशत | 62% [परिकलन नीचे (ग) पर] |
| v. | अतः एचएमसी द्वारा 9वीं बर्थ पर कार्गो की वास्तविक प्रहस्तित मात्रा | 47,52,300 टन (76,65,000 टी x 0.62) |
| vi. | 2 शिप गियरों की प्रति वर्ष क्षमता (20 फेरे/घंटा X 10टी X 24घंटे X 0.7 X 2 X 365दिन X 0.7) | 17,16,960 टन/ वर्ष |
| vii. | एचएमसी और शिपगियरों द्वारा प्रतिवर्ष प्रहस्तित कार्गो (v+vi) | 64,69,260 टन/ वर्ष |
| viii. | 9वीं बर्थ पर प्रहस्तित कार्गो का भाग प्रतिशत में (कोयला, जिप्सम, और चूनापत्थर) | 82% |
| ix. | एचएमसी तथा पोत गियरों का प्रतिशत भाग लेते हुए प्रति वर्ष प्रहस्तित किया जाने वाला कुल कार्गो | 53,04,793टी/वर्ष (64,69,260टी * 82%) |
| x. | कनवेयर प्रणाली की क्षमता | 2000 टन/घंटा |
| xi. | कनवेयर प्रणाली की दैनिक क्षमता (2000 टन X 24 घंटे X 0.7) | 33,600 टन |
| xii. | कनवेयर प्रणाली की वार्षिक क्षमता (33,600 टन X 365 दिन X 0.7) | 85,84,800 टन |
| xiii. | (ix) तथा (xii) के निम्नतम के आधार पर ढुलाई प्रणाली की इष्टतम क्षमता = | 5.30 एमटीपीए |
| | 53,04,793 टन | |

(ग) वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत, 9वीं बर्थ पर एचएमसी के कार्यघंटों का परिकलन:

| क्रम सं. | विवरण | इकाई |
|----------|---|-----------|
| (i). | क्रेन 1 व 2 कुल कार्य घंटे | 4225 घंटे |
| (ii). | बर्थ सं. 3 व 4 कार्य घंटे | 235 घंटे |
| (iii). | अतिरिक्त बर्थ | 190 घंटे |
| (iv). | बर्थ सं. 9 | 3800 घंटे |
| (v). | 9वीं बर्थ पर कुल कार्यघंटों का प्रतिशत [3800 घंटे / (365दिन X 24 घंटे X 0.7)] | 62% |

(iv). **कार्गो का भाग:**

वर्ष 2014-15 की अवधि में 9वीं बर्थ पर प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो में से कोयला जिप्सम और चूना पत्थर 82 प्रतिशत था। अतः इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए इसे ही लिया जाता है क्योंकि कनवेयर केवल इस कार्गो का ही प्रहस्तन करेगा।

(v). **यार्ड की इष्टतम क्षमता:-**

इस कार्य का क्षेत्र केवल 9वीं बर्थ से स्टेक यार्ड तक कनवेयरों के द्वारा कार्गो की शीघ्र ढुलाई किया जाना है। स्टेकयार्ड से कार्गो प्रयोक्ताओं द्वारा तुरंत हटाया जाना है। अतः इस परियोजना में प्रहस्तित कार्गो से कोई भंडारण प्रभार प्राप्त नहीं होगा।

(vi). **कनवेयर प्रणाली की पूंजी-लागत**

(क) **सिविल-लागत**

कनवेयर प्रणाली के सिविल कार्यों के लिए बजटीय प्राप्ति के आधार पर, पूंजी लागत रु.15.25 करोड़ का प्रस्ताव है।

(ख) **मशीनरी और विद्युतीय कार्यों के लिए लागत**

उपकरण, मशीनरी और विद्युतीय कार्यों के लिए बजटीय प्राप्ति के आधार पर पूंजी लागत रु. 59.75 करोड़ का प्रस्ताव है।

(ग) अनुमानित पूंजी लागत का विस्तृत विवरण नीचे दिया जाता है:

| क्रम सं. | विवरण | राशि |
|----------|--|-----------------|
| i. | मशीनी और विद्युतीय कार्य | 5,975.00 |
| ii. | सिविल कार्य | 1525.00 |
| iii. | कर, शुल्क, पीएंडएफ, किराया भाड़ा और बीमा | 1330.00 |
| iv. | कुल | 8,830.00 |
| v. | क्रम सं. iv पर 5% की दर से विविध लागत | 441.50 |
| | कुल पूंजी लागत (iv+v) | 9,271.50 |

(vii). **प्रचालन लागत:**

(क) **विद्युतीय ऊर्जा मांग:-**

टीएएनजीईडीसीओ के दिनांक मार्च 2015 के बिल के आधार पर रु.10.10 प्रति यूनिट की दर से अनुमानित विद्युत खर्च पर विचार किया जाता है।

टीएएनजीईडीसीओ के दिनांक 1.4.2015 के बिल के अनुसार विद्युत प्रभार:

- विद्युत खपत 840656 : यूनिट
- टीएएनजीईडीसीओ के बिल की राशि: रु. 84,86,222/--
- दर प्रति यूनिट रु. 84,86,222/ 840656 = रु. 10.10/यूनिट
- विद्युत मांग 1556 केवीए X 70 प्रतिशत X 24 घंटे X 365 दिन X 0.62 = 5915663 यूनिट ।
- अतः, प्रति टन मांग 5915663/53,04,793.40 टन = **1.43 यूनिट प्रति टन**
- विद्युत लागत = 53,04,793.40 टन X रु. 10.10 X 1.43 यू/टी = 7,66,17,000/-

(ख) **लाइसेंस फीस**

पिछले प्रस्ताव में लाइसेंस फीस पर विचार किया गया है। अब प्लॉट पट्टन के नियंत्रण में होंगे। अतः लाइसेंस फीस का प्रश्न ही नहीं उठता है।

(ग) 3.12 कि.मी. लंबे और 4.5 मीटर चौड़ी कनवेयर के लिए वे लीव प्रभार पर विचार किया गया है।

(घ) प्रचालन-लागत का परिकलन इस प्रकार है:

| क्रम सं. | विवरण | राशि |
|----------|--|----------------|
| i. | विद्युत लागत | |
| ii. | विद्युत-लागत = 1.43 यूनिट/टन @ रु.10.10 प्रति यूनिट, 5.30 एमटीपीए के लिए | 766.17 |
| iii. | सिविल-लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत (सिविल-लागत का 1%) | 16.01 |
| iv. | मशीनी परिसंपत्तियों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत (उपकरण-लागत का 7%) | 536.92 |
| v. | बीमा (कुल पूंजी-लागत का 1%) | 92.72 |
| vi. | मूल्यह्रास | |
| | (क). सिविल-लागत का 3.17% | 50.76 |
| | (ख). उपकरण-लागत का 6.33% | 397.13 |
| vii. | कनवेयर रूट के लिए वे-लीव प्रभार 3120 मी. * 4.5 मी. = 14040 वर्ग मी. * रु.1.42/वर्ग मी. | 0.20 |
| viii. | अन्य व्यय (कुल पूंजी-लागत पर 5%) | 463.58 |
| | कुल प्रचालन-लागत | 2323.48 |

(viii). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ का आकलन पूंजी लागत पर 16 प्रतिशत किया गया है।

(ix). तदनुसार, वीओसीपीटी द्वारा राजस्व मांग का अनुमानित आकलन इस प्रकार है:

| क्रम सं. | विवरण | राशि |
|----------|-----------------|---------|
| (i). | बारओसीई @ 16% | 1483.44 |
| (ii). | प्रचालन लागत | 2323.48 |
| (iii). | कुल राजस्व मांग | 3806.92 |

(x). वार्षिक राजस्व मांग:-

कुल वार्षिक राजस्व मांग, प्राधिकरण के 2008 के दिशानिर्देश के अनुसार कोयला, जिप्सम और चूनापत्थर के ड्राई बल्क कार्गो के प्रहस्तन के उचित अनुपात में है। भंडारण और विविध मदों की शेष गतिविधियों के लिए, राजस्व मांग के उचित अनुपात का प्रश्न ही नहीं उठता है।

(xi). इष्टतम क्षमता के अनुसार आकलित एआरआर प्राप्ति के लिए वीओसीपीटी द्वारा बर्थ नं. 9 से अंतरिम स्टेक यार्ड तक यंत्रीकृत ढुलाई प्रणाली के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार प्रस्तावित संदर्भ प्रशुलक निम्नानुसार है:-

| क्रम सं. | वस्तु | दर प्रति मी.टन (भारतीय रुपयों में) | |
|----------|--|---------------------------------------|-------|
| | | विदेशी | तटीय |
| 1 | ड्राई बल्क कार्गो (कोयला, जिप्सम और चूना पत्थर) | 71.76 | 43.06 |
| 2 | तापीय कोयला | 71.76 | 71.76 |

(xii). यंत्रीकृत ढुलाई प्रणाली के लिए कार्य निष्पादन मानक:

लाइसेंस धारक निम्नलिखित दोनों कार्य-निष्पादनता मानक पूरे करेगा :

(क) प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी ; और

(ख) लाइसेंस धारक प्रत्येक वास्तविक कार्य घंटों के अनुपात में प्रतिदिन अभीष्टतम 33,600 टन या वास्तविक कार्गो कार्य का घंटों के अनुपात में टनों में प्रहस्तन प्रतिदिन करेगा ।

3.4. वीओसीपीटी ने अपने प्रस्ताव के साथ कार्य निष्पादन मानकों के साथ प्रस्तावित दरमान व बोर्ड के अनुमोदन का नोट प्रस्तुत किया है। वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि कथित परियोजना के लिए व्यावहारिकता रिपोर्ट लागू नहीं है।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार वीओसीपीटी के दिनांक 22 मई, 2015 के प्रस्ताव की एक प्रति(जैसी वीओसीपीटी द्वारा अग्रेषित) संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और प्रत्याशी बोलीकारों को भेजी गई थी जिनमें उनकी टिप्पणियां 12 जून, 2015 तक मांगी गई थीं। हमें केवल एक प्रत्याशी बोलीकार-डेल्टा इन्फ्रालॉजिस्टिक्स (वर्ल्डवाइड) लिमिटेड से उनके पत्र दिनांक 20 जून, 2015 में इस उल्लेख के साथ टिप्पणी प्राप्त हुई है कि बर्थ सं.9 से यंत्रीकृत ढुलाई प्रणाली के लिए प्रस्तावित कार्गो प्रहस्तन प्रभार (अर्थात रु.71.76 विदेशी) उचित और वहन योग्य है

5. इस मामले में 26 जून, 2015 को वीओसीपीटी परिसर में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। वीओसीपीटी ने इसप्रस्ताव की एक संक्षिप्त पॉवर प्वायंट प्रस्तुति पेश की थी। संयुक्त बैठक के दौरान वीओसीपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों/प्रत्याशी बोलीकारों ने अपने अपने विचार रखे थे।

6. संयुक्त बैठक में हुई सहमति के अनुरूप वीओसीपीटी को हमारे 1 जुलाई, 2015 के पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया कि वह संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही के दौरान उठे निम्नलिखित मुद्दों पर कार्यवाई करे।

(i). हमारे दिनांक 30 जून, 2015 के पत्र के अंतर्गत मांगी गई अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरणों का उत्तर अधिकाधिक 03 जुलाई, 2015 तक दें।

(ii). संयुक्त सुनवाई के दौरान मै. पीएसटीएस लॉजिस्टिक्स प्रा. लि. (पीएलपीएल) ने उल्लेख किया है कि बर्थ सं. 9 पर आने वाले अधिकांश पोतों पर शिपगियर नहीं होते हैं। अतः पीएलपीएल ने अनुरोध किया है कि पत्तन इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए विचारित दो शिपगियरों की अपेक्षा एक शिपगियर के लिए विचार कर सकता है या क्षमता के आकलन के लिए 50 प्रतिशत मान सकता है। संयुक्त बैठक में हुई सहमति के अनुरूप वीओसीपीटी से पीएलपीएल द्वारा उठाए गए मुद्दों की जांच करने और तुरंत प्रतिक्रिया देने का अनुरोध किया गया था। यदि इसके परिणाम स्वरूप प्रस्ताव में संशोधन की आवश्यकता पड़ती है तो वीओसीपीटी अपना संशोधित प्रस्ताव पेश करने के साथ साथ उसे प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों और प्रत्याशी बोलीकारों को भेजने के तीन दिन के अंदर उनकी टिप्पणी भेजने के लिए

कहे। पणधारियों (स्टेकहोल्डरों) टिप्पणियों के प्राप्त होने के दो दिन के भीतर, अपनी प्रतिक्रिया भी देने का अनुरोध भी वीओसीपीटी से किया गया।

7.1. ऊपर पैरा 6(1) में संयुक्त सुनवाई के दौरान कार्रवाई स्वरूप बिंदुओं के संदर्भ में वीओसीपी ने अपने 16 जुलाई, 2015 के पत्र के माध्यम से प्रतिक्रिया दर्शाई है। हमारे जांच प्रश्न और वीओसीपीटी के द्वारा दिए गए उत्तर की तालिका नीचे दी जाती है:

| क्रम सं. | हमारे जांच प्रश्न | बीओसीपीटी के उत्तर | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|---|--|-----------------|--|--|--|--|-----------|--------------|-----------------|--|-----------------|-------------------------------|------|-------------|------|-------|-------|--|-------|--------------------------|-------|-------|------|--|--------|------------|---|-------|-------|--|--|--|-------|-------|-------|--|
| (i). | इष्टतम क्षमता के आकलन के लिए वीओसीपीटी ने वर्ष सं. 9 के लिए कार्गो के 82 प्रतिशत प्रहस्तित भाग अर्थात कोयला, चूनापत्थर और जिप्सम पर विचार किया है तथा प्रहस्तित किये जाने वाले कार्गो समूह के 5.30 मिलियन टन की सुविधा की इष्टतम क्षमता निकाली है। 2008 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के सूत्र अनुसार इष्टतम क्षमता निकालने के लिए कुल कार्गो के शत प्रतिशत भाग पर विचार किया जाना चाहिए। फिर भी वीओसीपीटी द्वारा इष्टतम क्षमता के आकलन के लिए 82 प्रतिशत भाग पर ही विचार किया गया है। वीओसीपीटी ने इष्टतम क्षमता निकालने के लिए शेष प्रतिशत(100%-82%) अर्थात 18 प्रतिशत भाग पर विचार नहीं किया है। वीओसीपीटी ऊपर्युक्त आपत्ति के परिप्रेक्ष्य में इष्टतम क्षमता के आकलन में आवश्यक सुधार करे। | यह यंत्रीकृत प्रणाली, केवल कोयला, जिप्सम और चूनापत्थर के स्थानान्तरण के जो 9वीं वर्ष से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कोयला ढोने के लिए प्रहस्तित कार्गो के 82 प्रतिशत भाग के लिए है। अन्य ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो 9वीं वर्ष से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कनवेयर के माध्यम से स्थानान्तरित नहीं किये जाएंगे। इसलिए 9वीं वर्ष से अंतरिम स्टेक यार्ड तक प्रहस्तित कोयला, जिप्सम और चूनापत्थर कार्गो का केवल 82 प्रतिशत भाग ही इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए लिया गया है। इसलिए इसे स्वीकार कर लिया जाए। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | वर्तमान प्रस्ताव में कार्गो के 9वीं वर्ष से अंतरिम स्टेक यार्ड तक यंत्रीकृत डुलाई(स्थानान्तरण) के लिए, लाईसेंस के आधार पर 10 वर्षों के लिए वीओसीपीटी द्वारा इससे पूर्व हमारे आदेश सं. टीएएमपी/7/2015 दिनांक 21 मार्च 2015 के अंतर्गत आकलित रु.567 लाख की तुलना में कुल अनुमानित पूंजी लागत रु.9271.50 लाख है, इस संदर्भ में वीओसीपीटी : | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (क). | संशोधित (बढ़ी हुई) पूंजी लागत की बजट कोटेशन(कार्य आदेश आदि दस्तावेजी प्रमाणों के साथ सटीकता बताएं। | मे. चेन्नई राधा इंजी. वर्क्स (प्रा.) लि. चेन्नई से प्राप्त बजट प्रस्ताव, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया है। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ख). | पूंजी लागत में बढ़ोत्तरी के संशोधन का कारण बताएं। | वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजी लागत में बढ़े हुए संशोधन के कारण अनुलग्नक-1 के अनुसार इस प्रकार है: <table><tr><th colspan="6">पूंजी लागत के संबंध में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान और पिछले प्रस्तावों की तुलना</th></tr><tr><th>क्रम सं..</th><th>पूंजी लागत :</th><th colspan="2">(रु. करोड़ में)</th><th>अंतर का प्रतिशत</th><th>पूंजी लागत में वृद्धि के कारण</th></tr><tr><td>(i).</td><td>सिविल कार्य</td><td>4.00</td><td>15.25</td><td>11.25</td><td>एमसीसी कक्ष, ट्रिप्पर कनवेयर, कोयला स्टेकयार्ड व कंपाउंड वॉल , पिछले आकलन में शामिल नहीं थे परंतु अब शामिल किए गए हैं।</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>मशीनी और विद्युतीय कार्य</td><td>50.00</td><td>59.75</td><td>9.75</td><td>प्लंबर ब्लॉक्स, डीजी सेट, ट्रांसफार्मर धातु संसूचक पिछले आकलन में शामिल नहीं थे परंतु वर्तमान आकलित लागत में शामिल किए गए हैं।</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>कर व शुल्क</td><td>-</td><td>13.30</td><td>13.30</td><td>पहले प्रस्तुत (पिछली) दर में कर शामिल नहीं थे।</td></tr><tr><td></td><td></td><td>54.00</td><td>88.30</td><td>34.30</td><td></td></tr></table> | पूंजी लागत के संबंध में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान और पिछले प्रस्तावों की तुलना | | | | | | क्रम सं.. | पूंजी लागत : | (रु. करोड़ में) | | अंतर का प्रतिशत | पूंजी लागत में वृद्धि के कारण | (i). | सिविल कार्य | 4.00 | 15.25 | 11.25 | एमसीसी कक्ष, ट्रिप्पर कनवेयर, कोयला स्टेकयार्ड व कंपाउंड वॉल , पिछले आकलन में शामिल नहीं थे परंतु अब शामिल किए गए हैं। | (ii). | मशीनी और विद्युतीय कार्य | 50.00 | 59.75 | 9.75 | प्लंबर ब्लॉक्स, डीजी सेट, ट्रांसफार्मर धातु संसूचक पिछले आकलन में शामिल नहीं थे परंतु वर्तमान आकलित लागत में शामिल किए गए हैं। | (iii). | कर व शुल्क | - | 13.30 | 13.30 | पहले प्रस्तुत (पिछली) दर में कर शामिल नहीं थे। | | | 54.00 | 88.30 | 34.30 | |
| पूंजी लागत के संबंध में प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वर्तमान और पिछले प्रस्तावों की तुलना | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| क्रम सं.. | पूंजी लागत : | (रु. करोड़ में) | | अंतर का प्रतिशत | पूंजी लागत में वृद्धि के कारण | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i). | सिविल कार्य | 4.00 | 15.25 | 11.25 | एमसीसी कक्ष, ट्रिप्पर कनवेयर, कोयला स्टेकयार्ड व कंपाउंड वॉल , पिछले आकलन में शामिल नहीं थे परंतु अब शामिल किए गए हैं। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | मशीनी और विद्युतीय कार्य | 50.00 | 59.75 | 9.75 | प्लंबर ब्लॉक्स, डीजी सेट, ट्रांसफार्मर धातु संसूचक पिछले आकलन में शामिल नहीं थे परंतु वर्तमान आकलित लागत में शामिल किए गए हैं। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii). | कर व शुल्क | - | 13.30 | 13.30 | पहले प्रस्तुत (पिछली) दर में कर शामिल नहीं थे। | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 54.00 | 88.30 | 34.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii). (क). | वीओसीपीटी द्वारा पूंजीलागत का विस्तृत ब्यौरा दिया गया है जैसे उपकरणों पर लागू सीमा शुल्क और करों सहित यांत्रिक और विद्युतीय-लागत। वीओसीपीटी ने रु.1330 लाख के आकलन में सीमा शुल्क, कर, पी एंड एफ, | बजट प्रतुतिकरण में किराया-भाड़ा वैट(सिविल कार्या के लिए) बीमा और सेवा कर शामिल नहीं हैं क्योंकि ये गणना के लिए प्रासंगिक नहीं हैं। बजट प्रस्ताव में सीमाशुल्क और वैट(यांत्रिक और विद्युतीय उपकरणों के लिए) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----------------|--|--|
| | किराया-भाड़ा और बीमा को गिना है। फिर भी वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत पूंजीलागत के विस्तृत व्यौरों में इन मदों के लिए रु.1880 लाख का आकलन किया गया है। आंकड़ों में भिन्नता को ठीक किया जाना है। | लागत हेतु रु.13.30 करोड़ पर विचार किया गया है। |
| (ख). | पूंजी लागत के आकलन में सीमा शुल्क, करों, पीएंडएफ और बीमा को पृथक रूप से दिखाया गया है। वीओसीपीटी इन घटकों को पृथक रूप से दिखाने की अपेक्षा संयुक्त रूप से दिखाए। | सीमा शुल्क और वैट(यांत्रिक और विद्युतीय उपकरणों के लिए) सहित पूंजी लागत का विवरण इस प्रकार है: यांत्रिक लागत - रु.62.42 करोड़ विद्युतीय लागत - रु.10.63 करोड़ सिविल लागत - रु.15.25 करोड़ ----- कुल - रु.88.30 करोड़ |
| (iv). | पल्लन ने 21 मार्च 2015 को अनुमोदित प्रशुल्क में विद्युत ऊर्जा खपत 1.11 यूनिट प्रति टन की अपेक्षा 1.43 यूनिट प्रति टन मानी है। विद्युत ऊर्जा की खपत में बढ़ोतरी का औचित्य बताएं। | 1.11 यूनिट/टन की विद्युत ऊर्जा की खपत अब 1556 केवीए के लिए मानक विद्युत खपत के संदर्भ में है अर्थात 59,15,663 यूनिट को इष्टतम क्षमता 5.30 मिलियन टन से भाग दें। विद्युत ऊर्जा की 1.43 यूनिट प्रति टन की खपत, 4.14 मिलियन टन के पूर्ववर्ती परिकलन के संदर्भ में थी। अतः इसकी उपेक्षा की जाए। इसलिए अब विद्युत ऊर्जा खपत में बढ़ोतरी का प्रश्न ही नहीं उठता है। |
| (v). | वीओसीपीटी को विषयगत प्रस्ताव के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के प्रस्ताव की एक प्रति प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है। | परियोजना के अनुमोदन संबंधी बोर्ड के प्रस्ताव की एक प्रति वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत की गई है। |
| (vi). | प्रस्तावित दरमानों की अनुसूची 2.2 के अंतर्गत नोट (v) में सूचकांकन के लिए आधार वर्ष को 01 जनवरी, 2013 के स्थान 01 जनवरी 2015 के तौर पर सही किया जाए। | सूचकांकन के लिए आधार वर्ष को 01 जनवरी 2015 सही किया जाना है। |
| (vii). (क). | इस परियोजना के लिए आकलित इष्टतम क्षमता कोयला यार्ड से कार्गो के हटाए जाने पर निर्भर करेगी अतः कृपया बताएं कि (वर्ष सं. 9 पर) अंतरिम स्टेक यार्ड से कोयला ढुलाई की व्यवस्था क्या है और परिकलन की दृष्टि से बताएं कि कोयला यार्ड से कथित ढुलाई सुविधा तुल्यकालिक है तथा यह इस परियोजना के प्रचालक के लिए इष्टतम क्षमता को पूरा करने में सक्षम है जिसके लिए संदर्भ प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। | अंतरिम स्टेक यार्ड में 100 मी. X 100 मीटर के तीन भूखंड, कार्गो के लिए आवंटित किए जाएंगे। प्रत्येक भूखंड की संभारण क्षमता 30,000 टन है। तीन भूखंडों की (3X30,000 टन)=90,000 टन। कनवेयर 33,600 टन प्रतिदिन होएगा। पल्लन प्रयोक्ता कार्गो को अंतरिम स्टेकयार्ड से कोयला यार्ड में अपने भूखंडों तक ट्रकों द्वारा हटाएंगे। यदि वैनोमेक्स पोत 60,000 टन कार्गो के साथ आता है तो कार्गो 2 दिन के भीतर पोत से उतार लिया जाएगा। ढुलाई (रिक्तीकरण) विवरण: यदि पोतीय मजदूर 20 टन क्षमता वाले 20 ट्रक के द्वारा प्रति घंटा 5 फेरे लगाते हैं (मान लो, कोयला अंतरिम स्टेकयार्ड से कोयला यार्ड में पल्लन प्रयोक्ता के प्लाट तक स्थानान्तरित किया जाना है) एक घंटे में ढुलाई की गई(हटाई जाने वाली) मात्रा= 20 ट्रकX20टनX5=2000 टन प्रति घंटा एक दिन में ढुलाई की (हटाई जाने वाली) मात्रा =2000 X24X.7= 33,600 टन एक प्लाट को खाली करने में लगने वाला समय (i.e. 30000 Tonne) = $\frac{30000 \times 24}{33600}$ = 21.42 घंटे = 22 Hrs (अर्थात एक दिन) पोत से उतारा गया 60000 टन का समस्त कार्गो अंतरिम स्टेक यार्ड से दो दिनों में हटा लिया जाएगा। अतः तीसरे भूखंड के अतिरिक्त ये दो भूखंड भी अगले पोत के कार्गो की स्टेकिंग के लिए उपलब्ध हो जाएंगे। इष्टतम क्षमता को पाने के लिए कोयला यार्ड से कोयला हटाने की यह सुविधा प्रचालक के लिए पर्याप्त है। |
| (ख). | वीओसीपीटी ने इसी परियोजना में पूर्ववर्ती संदर्भ प्रशुल्क पर कार्रवाई में कार्गो ग्रहस्तन प्रभार की अनुसूची के नीचे नोट सं 2 का प्रस्ताव किया था कि कार्गो को निर्धारित निशुल्क अवधि में हटा लिया जाना चाहिए। वीओसीपीटी अंतरिम स्टेक यार्ड से कार्गो के निर्धारित अवधि में न हटाए जाने पर पोतीय श्रमिक मजदूरी की लागत पर उसे हटाने की कार्रवाई करेगा। यह नोट 21 मार्च 2015 के प्रशुल्क आदेश सं. टीएएमपी/7/2015-वीओसीपीटी में दिया गया है। यह पाया गया है कि प्रस्तावित दरमान प्रारूप में ऐसी कोई शर्त नहीं रखी गई है। वीओसीपीटी इस पहलू की जांच करे और ऊपर (क) पर उल्लिखित उपयुक्त नोट का प्रस्ताव करे। | कार्गो ग्रहस्तन प्रभार की अनुसूची के नीचे नोट सं. 2 के तौर पर निम्नलिखित शामिल किया जाए : अंतरिम स्टेक यार्ड में पोत से उतराई पूरा होने की तिथि से दो दिन तक की निशुल्क अवधि अनुमत है। अंतरिम स्टेकयार्ड से कार्गो निर्धारित समय के अंदर पोतीय श्रमिकों द्वारा हटा दिया जाना चाहिए। यदि पोतीय श्रमिकों द्वारा अंतरिम स्टेक यार्ड कार्गो हटाया नहीं जाता है तो कार्गो को वीओसीपीटी पोतीय श्रमिकों की श्रम-लागत के आधार पर हटवा देगा। |

| | | |
|--------|--|--|
| (ग). | अनुसूची के शीर्षक में उल्लेख किया गया है कि कार्गो का प्रहस्तन प्रभार, 9वीं वर्ष से अंतरिम स्टेक यार्ड तक मशीनीकरण के लिए है। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित अनुसूची के नीचे नोट 1 में उल्लेख किया गया है कि यह प्रशुल्क 9वीं वर्ष से कोयला यार्ड तक कनवेयर के माध्यम से कनवेयर द्वारा ढुलाई के लिए है। अनुसूची के नीचे प्रस्तावित उपर्युक्त नोट 1 में उपयुक्त सुधार किया जाए क्योंकि कार्गो की यह ढुलाई 9वीं वर्ष से अंतरिम स्टेक यार्ड तक है न कि कोयला यार्ड तक। | अनुसूची के नीचे नोट 1 'ऊपर निर्धारित दरें, कार्गो को 9वीं वर्ष से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कनवेयर प्रणाली के माध्यम से ढोने के लिए हैं' के तौर पर सही किया जाएगा। |
| (vii). | पल्लन द्वारा प्रस्तावित दरमानों में स्पष्ट नहीं है कि कोई भंडारण प्रभार नहीं लिया जाएगा। वीओसीपीटी संदेहजनक स्थिति से बचने के लिए यदि आवश्यक समझे तो उचित नोट जोड़ सकती है। | इस प्रस्ताव के लिए भंडारण प्रभाग लागू नहीं होंगे अतः निम्नलिखित नोट वरों की अनुसूची के नीचे जोड़ा जाए: 'कोई भंडारण प्रभार नहीं लगाए जाएंगे। यदि पोतीय श्रमिकों द्वारा अंतरिम स्टेक यार्ड कार्गो हटाया नहीं जाता है तो वीओसीपीटी कार्गो को, पोतीय श्रमिकों की श्रम-लागत के आधार पर हटवा देगा। |

7.2. वीओसीपीटी ने प्रतिक्रिया स्वरूप अपने 16 जुलाई 2015 के उत्तर में ऊर्जा लागत में संशोधन करते हुए संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है। दिनांक 22 मई 2015 की आरंभिक और 16 जुलाई 2015 के पत्र के अंतर्गत भेजे गए संशोधित प्रस्ताव का तुलनात्मक विवरण नीचे दिया जाता है :

(i). प्रचालन लागत:

(र.लाबों में)

| क्रम सं. | विवरण | आरंभिक प्रस्ताव दिनांक 22 मई 2015 | संशोधित प्रस्ताव दिनांक 16 जुलाई 2015 |
|----------|---|---|---|
| (i). | विद्युत लागत | | |
| | विद्युत ऊर्जा लागत | 766.17 [1.43 यूनिट/ टन @ रु.10.10 प्रति यूनिट 5.30 एमटीपीए के लिए] | 594.72 [1.11 यूनिट/ टन @ रु.10.10 प्रति यूनिट 5.30 एमटीपीए के लिए] |
| (ii). | सिविल लागत पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत (सिविल लागत का 1%) | 16.01 | 16.01 |
| (iii). | मशीनी परिसंपत्तियों पर मरम्मत और अनुरक्षण लागत (उपकरणीय लागत का 7%) | 536.92 | 536.92 |
| (iv). | बीमा (कुल पूंजी लागत पर 1%) | 92.72 | 92.72 |
| (v). | मूल्यह्रास | | |
| | (क). सिविल लागत पर 3.17% | 50.76 | 50.76 |
| | (ख). उपकरण लागत पर 6.33% | 397.13 | 397.13 |
| (vi). | चार हॉपरों के लिए लाइसेंस फीस (10*10*4) वर्गमीटर * रु.348.68 | लागू नहीं | 1.49 |
| (vii). | कनवेयर रुट के लिए वे-लीव प्रभार 3120मी.*4.5मी. = 14040 वर्ग मी.* रु.1.42/वर्ग मी. | 0.20 | 0.20 |
| (viii). | अन्य व्यय (कुल पूंजी लागत पर 5%) | 463.58 | 463.58 |
| | कुल प्रचालन लागत | 2323.48 | 2153.52 |

(ii). वार्षिक राजस्व मांग:

(र.लाबों में)

| क्रम सं. | विवरण | आरंभिक प्रस्ताव दिनांक 22 मई 2015 | संशोधित प्रस्ताव दिनांक 16 जुलाई 2015 |
|----------|--------------------------------|--------------------------------------|--|
| (i). | आर ओ सी ई @ 16% | 1483.44 | 1483.44 |
| (ii). | प्रचालन लागत | 2323.48 | 2153.52 |
| (iii). | वार्षिक राजस्व आवश्यकता | 3806.92 | 3636.96 |

(iii). प्रहस्तन दर प्रति टन:

[बर प्रति मी.टन (भारतीय रुपयों में)]

| क्रम सं. | विवरण | आरंभिक प्रस्ताव दिनांक 22 मई 2015 | | संशोधित प्रस्ताव दिनांक 16 जुलाई 2015 | |
|----------|---|--------------------------------------|-------|--|-------|
| | | विदेशी | तटीय | विदेशी | तटीय |
| (1). | ड्राई बल्क कार्गो (कोयला, जिप्सम और चूना पत्थर) | 71.76 | 43.06 | 68.56 | 41.15 |
| (2). | तापीय कोयला | 71.76 | 71.76 | -- | -- |

7.3. संयुक्त सुनवाई के दौरान ऊपर पैरा 6(ii) में उल्लिखित वीओसीपीटी ने अपने 16 जुलाई 2015 के पत्र में उल्लेख किया है कि पोत का शिपगियरों के बिना पहुंच की स्थिति का अंदाजा पहले से नहीं लगाया जा सकता। अतः प्रस्ताव में इष्टतम क्षमता का सूत्रीकरण, गियर वाले दो पोत तथा दो पोत एचएमसी वाले मान कर किया गया है। परिकलन करते समय शिप-गियर क्षमता के प्रयोज्य घटक 70 प्रतिशत पर विचार किया गया है। इस मौजूदा क्षमता पर ही विचार किया जाए।

8. वीओसीपीटी द्वारा उनके 16 जुलाई, 2015 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण के अवलोकन से पाया गया है कि हमारे 30 जून 2015 के पत्र द्वारा संप्रेषित कुछ कमियों को संतोषजनक ढंग से दूर नहीं किया गया था। इसलिए वीओसीपीटी को उनके ठीक न किए जाने की सीमा तक बताते हुए उन्हें 20 जुलाई 2015 को पत्र द्वारा पुनः बताया गया। वीओसीपीटी ने 24 जुलाई, 2015 के अपने पत्र में अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त की है। पाई गई कमियों/बिंदुओं और वीओसीपीटी के उत्तर नीचे सारणीबद्ध हैं:-

| क्रम सं. | हमारी आपत्तियाँ | वीओसीपीटी के उत्तर |
|----------|--|--|
| (i). | <p>(क). वीओसीपीटी के दिनांक 16 जुलाई 2015 के पत्र में पाया गया कि हमारे 30 जून 2015 के पत्र में उठाई गई आपत्तियों का निराकरण संतोषजनक ढंग से नहीं किया गया है। टर्मिनल की इष्टतम क्षमता को प्राप्त करने के लिए कुल कार्गो के 82 प्रतिशत भाग के संबंध में यह विशेष तौर पर कहा गया था कि इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए कार्गो के शत प्रतिशत भाग पर विचार किया जाना चाहिए। प्रत्युत्तर में वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि प्रस्तावित यांत्रिक प्रणाली कोयला, जिप्सम और चूना पत्थर की दुलाई के लिए है जिसमें 9वीं तर्थ से अंतरिम स्टेक यार्ड तक 82 प्रतिशत कार्गो का ही प्रहस्तन किया जा सकता है। अन्य ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो 9वीं तर्थ से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कनवेयर के माध्यम से नहीं ढोए जाएंगे। इसलिए वीओसीपीटी के अनुसार 9वीं तर्थ पर इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए कोयला, जिप्सम और चूनापत्थर के प्रहस्तन वाले 82 प्रतिशत भाग पर ही विचार किया गया है।</p> <p>(ख). इस संबंध में यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि प्रशुल्क का निर्धारण 2008 के अप्रेंट प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 3.3.2 के अनुसार, भविष्यगत कार्गो के आवागमन के इतर, टर्मिनल की इष्टतम क्षमता के लिए किया जाना है। यह इष्टतम क्षमता लगाए जाने वाले प्रस्तावित उपकरण के संदर्भ में तथा कार्गो के भविष्यगत आवागमन को छोड़कर आकलित की जानी है। इसके अलावा जैसा कि हमारी जांच में उल्लेख किया गया है इष्टतम क्षमता प्राप्ति के लिए कार्गो का शतप्रतिशत भाग होना चाहिए। इसके लिए वीओसीपीटी कार्गो के शतप्रतिशत भाग को लेते हुए इष्टतम क्षमता का पुनः मूल्यांकन करें न कि उनके द्वारा विचारित 82 प्रतिशत भाग लेकर।</p> | <p>(क) वर्तमान में खाद, खद्व अनाज, तांबा, सोंद्र कोयला, जिप्सम चूनापत्थर जैसे विभिन्न ड्राई बल्क कार्गो 9वीं तर्थ पर प्रहस्तित किए जा रहे हैं। प्रस्तावित यांत्रिक प्रणाली केवल कोयला, जिप्सम और चूना-पत्थर ढोने के लिए है।</p> <p>प्रस्तावित यांत्रिक प्रणाली केवल कोयला, जिप्सम और चूना-पत्थर ढोने के लिए है जिसमें 9वीं तर्थ से अंतरिम स्टेक यार्ड तक प्रहस्तित कार्गो का 82 प्रतिशत भाग आता है। अन्य ड्राई और ब्रेक बल्क कार्गो 9वीं तर्थ से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कनवेयर के माध्यम से नहीं ढोए जाएंगे। इसलिए वीओसीपीटी के अनुसार 9वीं तर्थ पर इष्टतम क्षमता के परिकलन के लिए कोयला, जिप्सम और चूनापत्थर के प्रहस्तन वाले 82 प्रतिशत भाग पर ही विचार किया गया है। इसलिए, प्रधिकरण द्वारा इसे मान लिया जाए।</p> <p>(ख) यद्यपि, तर्थ सं. 9 पर विभिन्न प्रकार के ड्राई बल्क, ब्रेक बल्क और तरल कार्गो प्रहस्तित किए जाते हैं इनमें से कोयला, जिप्सम और चूना पत्थर को ही विषयगत यांत्रिक प्रणाली के माध्यम से प्रहस्तित किए जाने का प्रस्ताव है जिनके लिए यह प्रस्ताव प्रस्तुत किया गया है। अतः 9वीं तर्थ में कोयला, जिप्सम और चूना-पत्थर का 82 प्रतिशत भाग ही इष्टतम क्षमता के लिए परिकलन में लिया गया है। इसके अतिरिक्त यह अनुरोध है कि प्रणाली की इष्टतम क्षमता, लगाई जानेवाली दो हार्बर मोबाइल क्रेनों तथा 2 शिपगियरों वाले पोतों की प्रहस्तन क्षमता तथा 9वीं तर्थ पर (कोयला, जिप्सम और चूना-पत्थर) प्रहस्तित कार्गो के 82 प्रतिशत भाग पर आधारित है तथा केवल इसे ही प्रस्तावित यांत्रिक कनवेयर प्रणाली द्वारा प्रहस्तित किया जा सकता है।</p> |
| (ii). | वीओसीपीटी ने मामले के शीघ्र निपटान पर जोर दिया है। हम इस मामले को निपटाने की स्थिति में नहीं हैं क्योंकि अप्रेंट प्रशुल्क निर्धारण में इष्टतम क्षमता के विषय पर उठाई गई आपत्तियों का पल्टन द्वारा संतोषजनक ढंग से समाधान नहीं किया गया है। वीओसीपीटी इष्टतम क्षमता परिकलन में आवश्यक संशोधन करे तथा तुरंत संशोधित प्रस्ताव प्रस्तुत करे। प्रस्ताव में संशोधन करने के पश्चात उसे हमें भेजने के साथ-साथ सभी संबंधित प्रयोक्ताओं को उनकी टिप्पणी 3 दिन में देने के लिए भेज दिया जाए और वीओसीपीटी उस पर एक दिन के भीतर कार्यवाई करे। वीओसीपीटी विषय से संबंधित अपना एक अधिकारी प्राधिकरण में निपटान किए जानेवाले इस संशोधित प्रस्ताव के मामले के निपटान के लिए भेजे। | कार्गो का वह प्रतिशत भाग जो इस परियोजना में प्रहस्तित नहीं किया जा सकता इष्टतम क्षमता हेतु गणना में नहीं लिया गया है। अतः प्राधिकरण से अनुरोध है कि प्रस्तावित प्रणाली की इष्टतम क्षमता 5.30 मी टन प्रतिवर्ष पर विचार किया जाए। |

9.1. तत्पश्चात वीओसीपीटी ने अपने इ-मेल दिनांक 28.7.2015 के अंतर्गत संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है। लेकिन वीओसीपीटी ने इसके बाद अपने 30.7.2015 के पत्र द्वारा 28.7.2015 के इ-मेल द्वारा भेजी गई लागत विवरणी को रद्द करने का अनुरोध किया है। अतः वीओसीपीटी के 28.7.2015 के इ-मेल द्वारा प्रेषित परिकलन को नहीं लिया गया है।

9.2. वीओसीपीटी ने अपने 30.7.2015 के पत्र के माध्यम से अंतिम रूप से संशोधित परिकलन प्रस्तुत किया है। उपर्युक्त पत्र में वीओसीपीटी द्वारा इसमें किए गए अतिरिक्त अनुरोधों का विवरण इस प्रकार है:-

- (i). परियोजना के लिए अब इष्टतम क्षमता 5.92 मी टन प्रति वर्ष आंकी गई है। कनवेयर प्रणाली की क्षमता 8.58 मी.ट.प्र.व. पर स्थिर है। यह विसंगति अपरिहार्य है। दो एचएमसी और दो शिपगियरों के प्रतिदिन के 36720 टन की कार्य क्षमता का तालमेल बैठाने के लिए 2000 टन क्षमता वाली कनवेयर प्रणाली का प्रस्ताव है। ताकि 33600 टन प्रतिदिन ढोया जा सके और पोत से उतरायी का कार्य निर्बाध रूप से चलता रहे।
- (ii). एचएमसी के प्रचालक मै. इमकोला क्रेन कं. प्रा. लि. नाम प्रचालक के साथ रियायत करार के अनुसार बर्थ सं. 9 के अतिरिक्त बर्थ सं.1 से 6 तक दो मोबाईल हार्बर क्रेन कार्यरत है। 2014-15 के वर्तमान आंकड़ों के अनुसार एचएमसी 9वीं बर्थ में प्रचालन के लिए वर्ष में केवल 62 प्रतिशत (लगभग) तक ही उपलब्ध होगी।
- (iii). यह माना जाता है कि यांत्रिक प्रणाली से प्रहस्तित किये जानेवाला प्रस्तावित समस्त कार्गो, विदेशी कार्गो है।
- (iv). अब प्रस्तुत की गई संशोधित लागत विवरणी में कर और शुल्क, यांत्रिक और विद्युत कार्यों की मूल लागत में शामिल है। वीओसीपीटी का दिनांक 28.7.2015 के पत्र पर विचार न किया जाए।

9.3. वीओसीपीटी ने अपने पत्र सं. दिनांक 30 जुलाई 2015 के अंतर्गत अंतिम रूप से संशोधित लागत विवरणी पेश की है तथा इस प्रणाली पर उपलब्ध क्षमता के साथ शिप-गियरों द्वारा प्रहस्तित कार्य का 67 प्रतिशत भाग व्यक्त किया है। वीओसीपीटी द्वारा इसके 30.7.2015 के पत्र के अंतर्गत प्रस्तुत विवरण और वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित संशोधित दरें नीचे दी जाती हैं :

| क्रम सं. | विवरण | राशि |
|----------|--|---------------------------------|
| क | हुलाई प्रणाली की इष्टतम क्षमता | |
| 1 | 100 टन/दिन(एमटी) के लिए मानक मापदंडों के अनुसार एचएमसी की क्षमता | 12,500 |
| 2 | 120 टी एचएमसी की क्षमता के लिए है : $(12500/100) \times 120$ | 15,000 |
| 3 | दो एचएमसी के लिए (क्रम सं. 2 x 2) | 30,000 |
| 4 | दो एचएमसी की प्रति वर्ष क्षमता (क्रम सं.3X365 दिन X0.7) | 7,665,000 |
| 5 | 9वीं बर्थ पर एचएमसी के कार्य समय का प्रतिशत | 62 |
| 6 | एचएमसी द्वारा प्रहस्तित की जाने वाली कार्गो की वार्षिक वास्तविक मात्रा (क्रम सं..4Xक्रम सं..5) | 4,752,300 |
| 7 | शिपगियरों की क्षमता 20 फेरे/घंटा x 10टनx 24 x 0.7 | 3,360 |
| 8 | दो शिप गियरों के लिए (क्रम सं. 7 X 2) | 6,720 |
| 9 | शिप गियरो द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाला वार्षिक कार्गो(क्रम सं..8*365*0.7) | 1,716,960 |
| 10 | शिप गियरों द्वारा इस प्रणाली के लिए उपलब्ध क्षमता का प्रहस्तित किया जाने वाला प्रतिशत भाग | 67.74% |
| 11 | शिप गियरों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की मात्रा(क्रम सं. 9 x 10) | 1,163,069 |
| 12 | एचएमसी और शिप गियरों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की कुल मात्रा(क्रम सं. 6 + 11) | 5,915,369 |
| 13 | कनवेयर प्रणाली की क्षमता प्रति घंटा(मी टन) | 2,000 |
| 14 | कनवेयर प्रणाली की क्षमता प्रति दिन(मी टन) (क्रम सं. 13 X 24घंटे X 0.7) | 33,600 |
| 15 | कनवेयर प्रणाली की क्षमता प्रति वर्ष (क्रम सं. 14*365*70%) | 8,584,800 |
| 16 | क्रम सं. 12 & क्रम सं. 15 के निम्नतम के आधार पर इष्टतम क्षमता(एमटीपीए में) | 5.92 |
| ख | कनवेयर प्रणाली की पूंजी लागत | राशि (रु. लाखों में) |
| 1 | करों, शुल्कों, पी एंड एफ किराया भाड़ा और बीमा सहित यांत्रिक और विद्युतीय कार्य | 7,305.00 |
| 2 | सिविल कार्य | 1525.00 |
| 3 | कुल (1+2) | 8,830.00 |
| 4 | क्रम सं. 3पर 5% की दर से विविध लागत | 441.50 |
| | कुल पूंजी लागत (4+5) | 9,271.50 |
| ग | कनवेयर प्रणाली की प्रचालन लागत | राशि (रु. लाखों में) |
| 1 | विद्युतीय लागत | |
| | विद्युत ऊर्जा लागत=1.00यूनिट/टन @ 5.92 एमटीपीए के लिए रु.10.10 प्रति यूनिट (विद्युत ऊर्जा मांग=1400केवी* विद्युत ऊर्जा घटक0.9=1400/0.9=1556केवीएविद्युत ऊर्जा खपत = 1556केवीए*365*0.7*0.62=5915663यूनिट) | 597.45 |

| क्रम सं. | विवरण | राशि |
|----------|--|-----------------|
| 2 | मरम्मत और अनुरक्षण सिविल लागत पर (सिविल लागत का 1%) | 16.01 |
| 3 | मरम्मत और अनुरक्षणांत्रिक परिसंपत्तियों पर (उपकरणों की लागत का 7%) | 536.92 |
| 4 | बीमा (कुल पूंजीलागत का 1%) | 92.72 |
| 5 | मूल्यह्रास | |
| 6 | सिविल लागत का 3.17% | 50.76 |
| 7 | उपकरणों की लागत का 6.33% | 485.53 |
| 8 | चार हॉपरों के लिए लीज़ किराया - (10*10*4) वर्गमीटर * 355.65 | 1.42 |
| 9 | कनवेयर-रुट के लिए वे-लीव प्रभार 3120मी.*4.5मी. = 14040व.मी.*रु. 1.42/वर्ग मीटर | 0.21 |
| 10 | अन्य व्यय (कुल पूंजी लागत का 5%) | 463.58 |
| 11 | कुल प्रचालन लागत | 2244.60 |
| 12 | आरओसीई (पूंजी लागत का 16%) | 1483.44 |
| 13 | कुल राजस्व मांग(11+12) | 3,728.04 |
| घ | वार्षिक तौर पर प्रहस्ति कुल भार (एमटीपीए में) | 5.92 |
| ङ | (I). विदेशी कार्गो के लिए प्रहस्तन दर प्रति टन(रु.में) | |
| | ड्राइ बल्क कार्गो (कोयला, जिप्सम और चूना-पत्थर) | 63.02 |
| | (II). तटीय कार्गो के लिए प्रहस्तन दर प्रति टन(रु.में) | |
| | बल्क कार्गो (कोयला, जिप्सम और चूना-पत्थर) | 37.81 |

वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत कनवेयर प्रणाली के लिए शिपगियरों द्वारा कार्गो के प्रतिशत कार्य का परिकलन

| क्रम सं. | विवरण | भार (लाख टन) |
|----------|---|-----------------|
| (i) | 2014-15 में 9वीं बर्थ पर कुल भार (टन) | 50.92 |
| (ii) | कनवेयर प्रणाली के लिए उपलब्ध भार (टन) | |
| (क) | एचएमसी द्वारा प्रहस्तित | 24.97 |
| (ख) | शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित | 16.84 |
| (iii) | कनवेयर प्रणाली के लिए कुल कार्गो ((i) (क) + (ख)) | 41.81 |
| (iv) | एचएमसी द्वारा प्रहस्तित अन्य कार्गो | 1.09 |
| (v) | शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित अन्य कार्गो | 8.02 |
| (vi) | शिप गियरों द्वारा प्रहस्तित कुल कार्गो | 24.86 |
| (vii) | शिप गियरों द्वारा प्रहस्तित कुल कार्गो के अनुसार कनवेयर प्रणाली के लिए शिपगियर द्वारा प्रहस्तित कार्गो का प्रतिशत((iii) (ख)/(vi) अर्थात (16.84/24.86) | 67.74% |

10. इसके अलावा वीओसीपीटी ने अपने 3 अगस्त 2015 के ई-मेल के अंतर्गत अनुरोध किया है कि 9वीं बर्थ के मशीनीकरण की परियोजना के लिए कार्य निष्पादन मानकों पर, 22 मई 2015 को प्रस्तुत आवेदन की लिखित प्रति के अनुसार ही विचार किया जाए जिनका ब्यौरा नीचे दिया गया है:

यंत्रीकृत दुलाई प्रणाली के लिए कार्य निष्पादन मानक:-

लाइसेंस धारक निम्नलिखित दोनों कार्य-निष्पादनता मानक पूरे करेगा :

- (क) प्रतिमाह यंत्रीकृत प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी।
- (ख) लाइसेंस धारक प्रत्येक वास्तविक कार्य घंटे के अनुपात में प्रतिदिन अभीष्टतम 33,600 टन कार्गो का प्रहस्तन प्रतिदिन करेगा।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही का लिखित रिकार्ड प्रधिकरण के कार्यालय में मौजूद है। संबंधित पक्षों द्वारा की गई चर्चा के उद्घरण संबंधित पक्षों को पृथक-पृथक भेज दिए जाएंगे। ये विवरण हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध रहेंगे।

12. मामले की संपूर्ण जानकारी और एकत्रित सूचना के संदर्भ में निम्न स्थिति उभर कर सामने आती है:

- (i). वी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास (वी.ओ.सी.पी.टी.) की परियोजना के प्रस्ताव में, बर्थ सं. 09 से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कार्गो की यंत्रीकृत ढुलाई के लिए, लाइसेंस के आधार पर 10 वर्षों की अवधि के लिए, संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण किया जाना है। उच्चतर कार्य निष्पादन के लिए शिप गियरों के प्रचालन के अतिरिक्त 124 टन क्षमता वाली दो हार्बर मोबाइल क्रेन पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप (पीपीपी) पद्धति पर लगाई गई हैं। वर्तमान में हार्बर मोबाइल क्रेनों और शिप क्रेनों के द्वारा पोतों से उतारा गया कार्गो, बर्थ में इकठा हो जाता है। वर्तमान में कार्गो की ढुलाई फ्रंट एंड लोडर्स का प्रयोग करते हुए ट्रकों के द्वारा की जा रही है तथा कार्गो को बर्थ से हटाने में समय लगता है। इससे एचएमसी के कार्यनिष्पादन पर उल्टा प्रभाव पड़ता है। अतः इस परियोजना के अंतर्गत समय बचाने और 9वीं बर्थ से कार्गो/कोयले की शीघ्र ढुलाई तथा पोत के टर्नअराउंड समय को कम करने तथा कार्गो और कोयले की ट्रकों द्वारा ढुलाई के कारण होने वाले प्रदूषण को कम करने के लिए, वीओसीपीटीने बर्थ नं. 9 से, हॉपर और कनवेयर प्रणाली का प्रयोग करते हुए, ड्राई बल्क कार्गो की यंत्रीकृत ढुलाई के लिए प्रस्ताव किया है। अतः 9वीं बर्थ से ड्राई बल्क कार्गो की यंत्रीकृत ढुलाई के लिए इस योजना को तैयार किया गया है। कार्गो कनवेयर के माध्यम से, प्रत्येक 100 मी x 100मी के तीन भूखंडों अर्थात् कुल क्षेत्र 30,000 वर्ग मीटर में, जिन्हें पत्तन द्वारा प्रचालक को कार्गो की दो दिन तक निःशुल्क अंतरिम स्टेकिंग के लिए अभी आवंटित किया जाना है, स्थानान्तरित किया जाएगा। पत्तन प्रयोक्ता को अंतरिम स्टेकिंग क्षेत्र से कार्गो को निर्धारित निःशुल्क अवधि के अंदर कोयला यार्ड में उन्हें आवंटित अपने अपने भूखंडों या अंतिम पंद्रह स्थान तक, जैसी भी स्थिति हो स्थानान्तरित करवाना होगा।
- (ii). यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस प्राधिकरण ने अप्रैल प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देश 2008 के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत प्रस्ताव के आधार पर इसी परियोजना के अधीन प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के अंतर्गत संदर्भ प्रशुल्क का निर्धारण करते हुए 21 मार्च 2015 को एक आदेश सं. टीएमपी/7/2015-वीओसीपीटी पारित किया था।
- (iii). यह देखते हुए कि निविदाओं के आमंत्रण की 27 मार्च, 2015 तक बढ़ी हुई तिथि तक इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क के अनुसार इस परियोजना के लिए केवल एक निविदा ही प्राप्त हुई थी। पत्तन ने उसी परियोजना के संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए प्रस्ताव किया है।
- (iv). प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के खंड 2.4 में कहा गया है कि यदि महापत्तन न्यास की नज़र में महापत्तन न्यास या किसी अन्य महापत्तन न्यास में निर्धारित संदर्भ प्रशुल्क, उस वस्तु-विशेष का प्रतिनिधित्व नहीं करता है तो वह महापत्तन उस वस्तु के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए 2008 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत, उस परियोजना के लिए पर्याप्त औचित्य बताते हुए इस प्राधिकरण को प्रस्ताव पेश कर सकता है।
संदर्भाधीन यह परियोजना, संदर्भ प्रशुल्क कार्गो के बर्थ सं. 9 से अंतरिम स्टेकिंग यार्ड तक कार्गो की ढुलाई के यंत्रीकृत ढुलाई हेतु संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अप्रैल प्रशुल्क कोयला टर्मिनल/ड्राइ बल्क टर्मिनल के लिए कार्गो के समस्त प्रहस्तन के लिए उपलब्ध है अर्थात् पोत से तट, तट से यार्ड और यार्ड से ट्रक/वैगन तक। फिर भी इस समस्त कार्य के किसी एक भाग के लिए कोई अप्रैल प्रशुल्क उपलब्ध नहीं हैं अर्थात् बर्थ से अंतरिम स्टेकिंग यार्ड, जिसका इस परियोजना में उल्लेख किया गया है। इस प्रकार, प्रतीत होता है यह प्रस्तावित परियोजना वीओसीपीटी द्वारा 2008 के दिशानिर्देशों के अनुसरण में 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत प्रस्तुत की गई है, चूंकि जैसा कि पत्तन ने कहा है इस परियोजना के लिए व्यावहारिकता रिपोर्ट आवश्यक नहीं। अतः इस विषय पर व्यावहारिकता रिपोर्ट संलग्न नहीं की गई है। 21 मार्च 2015 के आदेश की कार्यवाही स्वरूप वीओसीपीटी ने स्पष्ट किया है कि परियोजना में केवल कनवेयर व हॉपर्स की स्थापना की जानी है, बर्थ और जेट्टियां इसमें शामिल नहीं हैं। अतः इसमें व्यावहारिकता रिपोर्ट तैयार नहीं की गई है। वीओसीपीटी के इस प्रस्ताव को इसके बोर्ड आफ ट्रस्टीज़ का अनुमोदन प्राप्त है।
- (v). इस मामले के विश्लेषण पर आगे की कार्यवाही से पूर्व यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि अप्रैल प्रशुल्क निर्धारण दिशानिर्देशों में मानकों/दिशानिर्देशों विशेष रूप से कोयला, लौह अयस्क, कंटेनर, तरल पदार्थों के प्रहस्तन टर्मिनल और बहुमुखी कार्गो टर्मिनल के लिए मानक/दिशानिर्देश निर्धारित हैं। 2008 के दिशानिर्देशों में कार्य के, खास तौर पर किसी विशेष भाग के लिए (अर्थात् इस परियोजना में बर्थ सं.9 से अंतरिम स्टेकिंग यार्ड तक कोयला की यंत्रीकृत ढुलाई के लिए कोई मानक/दिशानिर्देश निर्धारित नहीं किए गए हैं।

तथापि यह देखा गया है कि पत्तन द्वारा प्रचालन लागत के आकलन के लिए विचारित मानक, कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में निर्धारित मानकों पर आधारित हैं जबकि प्रस्तावित यंत्रीकरण मुख्यतः बर्थ सं 9 पर कार्गो के प्रहस्तन के लिए है। वीओसीपीटी को आशा है कि कोयले के अलावा जिप्सम और चूना पत्थर जैसे कार्गो भी प्रहस्तित किए जाएंगे। वीओसीपीटी ने दिनांक 21 मार्च 2015 के आदेश सं.टीएएमपी/7/2014-वीओसीपीटी से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान पुष्टि की है कि इसके द्वारा विचारित प्रहस्ति दर इस परियोजना में उल्लिखित ड्राई बल्क कार्गो के समान है। चूंकि प्रहस्तिन योग्य कार्गो मुख्यतः कोयला है और इससे भी अधिक प्रस्तावित परियोजना में कनवेयर प्रणाली शामिल है, जैसाकि कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों निर्धारित है, कोयला टर्मिनल के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक, प्रचालन लागत के आकलन के लिए वीओसीपीटी द्वारा यथा-प्रस्तावित स्वीकार किए जाते हैं। 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित किसी विशिष्ट मानक के अभाव में और इस परियोजना के लिए संदर्भ प्रशुल्क हेतु वीओसीपीटी द्वारा व्यक्त अत्यावश्यकता के मद्देनजर कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रंट दिशानिर्देश-2008 में निर्धारित मानक वीओसीपीटी द्वारा अनुसरणीय दृष्टिकोण, इस परियोजना हेतु प्रासंगिक सीमा तक संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए विश्वस्तीय है।

(vi). इष्टतम क्षमता :

वास्तविक स्थिति के संबंध में जैसा पिछले पैराग्राफों में उल्लेख किया गया है वीओसीपीटी द्वारा इस परियोजना के लिए दिनांक 21 मार्च 2015 के मूल प्रस्ताव में आकलित इष्टतम क्षमता 5.30 एमटीपीए है जो 2 एचएमसी व 2 शिपगियरों के 53,04,793 टन की आकलित इष्टतम क्षमता का न्यूनतम और इस परियोजना के लिए अपेक्षित कनवेयर प्रणाली की इष्टतम क्षमता 85,84,800 के आकलन के लिए वीओसीपीटी द्वारा पर आधारित है। 5.3 एमटीपीए की इष्टतम क्षमता के आकलन के लिए वीओसीपीटी द्वारा 9वीं बर्थ पर इस परियोजना के लिए प्रस्तावित कनवेयर सुविधा द्वारा वर्ष 2014-15 के दौरान बर्थ सं 9 पर प्रहस्तन के लिए लिए पहले दो एचएमसी तथा 2 शिप-गियरों की इष्टतम क्षमता का परिकलन किया है जो 64,69,260 टन निकलती है जिसका 82 प्रतिशत भाग जो कि कोयला, चूनापत्थर तथा जिप्सम है, लिया गया है। पत्तन ने विशेष रूप से उल्लेख किया है कि अन्य ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो, 9वीं बर्थ से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कनवेयर द्वारा स्थानांतरित नहीं किए जाएंगे।

अन्ततः, अन्तिम संशोधित प्रस्ताव में वीओसीपीटी द्वारा इष्टतम क्षमता में 5.30 एमटीपीए से 5.92 एमटीपीए की बहुत कम बढ़ोतरी की गई है जो 2एचएमसी तथा दो शिप गियरों की इष्टतम क्षमता के परिकलन में संशोधन पर आधारित है तथा जिस पर आगे के पैराग्राफों में चर्चा की गई है।

(क). बर्थ सं 9 पर एचएमसी और शिप गियरों की दैनिक प्रहस्तन दर:

- (i). इस प्राधिकरण द्वारा आदेश सं.टीएएमपी/16/2010-वीओसीपीटी दिनांक 23 जुलाई 2010 के अंतर्गत बर्थ सं. 1 से 6 और 9 पर मानक 100 टन क्षमता वाली एचएमसी का, 12500 टन/दिन की दर से ड्राई बल्क कार्गो की प्रहस्तन दर पर बिल्ड, ओन एंड आपरेट पद्धति के आधार पर यांत्रिक प्रहस्तन सुविधा के लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया गया है। वीओसीपीटी ने बताया है कि बर्थ सं. 9 पर पीपीपी पद्धति के आधार पर 124 टन वाली दो एचएमसी की स्थापना की गई है। इस प्राधिकरण का कार्यदिश 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के अंतर्गत अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण करने तक ही सीमित है। यह पत्तन पर ही निर्भर करता है कि वह अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क की प्राप्ति के आधार पर पीपीपी पद्धति पर परियोजना का कार्य आबंटित करे। अतः यह प्राधिकरण वीओसीपीटी द्वारा लगाई गई उच्चतर क्षमता की एचएमसी के मामले में छानबीन करने का इच्छुक नहीं है क्योंकि पीपीपी पद्धति पर 100 टन क्षमता वाली स्थापित एचएमसी, जिनके लिए अपफ्रंट प्रशुल्क अनुमोदित किया गया था, से उच्चतर हैं, वीओसीपीटी द्वारा 124 टन क्षमता वाली एचएमसी (क्षमता आकलन के प्रयोजन से पूर्णांक बनाते हुए 120 टन) के लिए 15000 टन प्रतिदिन की दर से ड्राईबल्क कार्गो के लिए बड़े हुए प्रहस्तन दर को अनुपाततः समंजित किया है (अर्थात् 12500 टन प्रतिदिन/100 टी एचएमसीx120 टी एचएमसी)। 2008 के दिशानिर्देश में 120 टन वाली एचएमसी के लिए किसी विशिष्ट मानदंड के अभाव में वीओसीपीटी द्वारा विचारित एक 124 टन एचएमसी के लिए 15000 टी/दिन की बढ़ी हुई विचारित प्रहस्तन दर इस प्राधिकरण द्वारा 100टी एचएमसी के लिए अनुपाततः बढ़ोतरी की प्रहस्तन दर के आधार पर स्वीकार किया जाता है। इस प्रकार 124 टी की 2 एचएमसी के लिए कुल प्रहस्तन दर 30000टी/दिन बनती है।

पत्तन ने उल्लेख किया है कि एक अन्य बीओटी प्रचालक नामतः मै. इमकोला क्रेन कंपनी प्रा. लि. द्वारा स्थापित दो एचएमसी बर्थ सं. 9 के अतिरिक्त बर्थ सं. 1 से 4 पर काम में प्रयोग की जाती हैं। पत्तन ने खास तौर पर उल्लेख किया है कि बर्थ सं. 9 पर दो एचएमसी 62 प्रतिशत कार्य समय के लिए ही उपलब्ध होती हैं। पत्तन के उल्लेख के अनुसार कि किसी परियोजना के बीओटी प्रचालक द्वारा लगाई गई एचएमसी का वर्ष 2014-15 में किए गए प्रचालन कार्य के आधार पर 9वीं बर्थ के लिए कुल समय का केवल 62 प्रतिशत समय के लिए उपलब्ध थी और यह भी कि किसी भी प्रयोक्ता/प्रत्याशी बोलीकार ने बीओसीपीटी द्वारा प्रयुक्त प्रतिशत भाग पर कोई विपरीत टिप्पणी नहीं की है। बीओसीपीटी द्वारा एचएमसी की इष्टतम क्षमता को आकलित करने के लिए 62 प्रतिशत भाग विश्वसनीय लगता है तथा इस पर बीओसीपीटी के अनुरूप विचार किया जाता है। इस तरह बीओसीपीटी द्वारा 120 टन क्षमता वाली 2एचएमसी की इष्टतम क्षमता 47,52,300 (अर्थात् 30,000टी/दिन x 365 x 70% x 62% बर्थ सं. 9 पर एचएमसी का कार्य समय) 30,000टी/दिन विश्वस्नीय मानी जाती है।

- (ii). पोत से तट तक, बढ़े हुए कार्यनिष्पादन की प्राप्ति के लिए बर्थ सं. 9 पर कार्गो के स्थानांतरण हेतु दो एचएमसी के अतिरिक्त, दो शिपगियरों की संकल्पना भी की गई है। बीओसीपीटी द्वारा 10 टन प्रति फेरा (अर्थात् 20 फेरे/घंटा x 10टन x 24 घंटे x 70%) = 3360टन/दिन/शिपगियर. की प्रहस्तन क्षमता दर से 20 फेरे/घंटा/शिपगियर मानते हुए 3360टन/दिन क्षमता पर विचार किया गया है। बीओसीपीटी ने 21 मार्च के आदेश से संबंधित कार्यवाहियों के दौरान उल्लेख किया है कि यह कार्य निष्पादन शिपगियरों के प्रचालन में उल्लेख पत्तन के अनुभव के आधार पर लिया गया है।

शिपगियरों के बारे में पत्तन द्वारा विचारित दर जो पत्तन के ऐसे प्रचालन कार्यों पर आधारित है को भरोसेमंद माना जाता है तथा इस पर विचार किया जाता है। इस तरह पत्तन द्वारा 2शिपगियरों के मामले में 6720 टन/दिन अर्थात् 3360टी/दिन/शिपगियर x 2शिपगियर) आकलन किया गया है। अंतिम रूप से संशोधित परिकलन में बीओसीपीटी द्वारा शिप गियर की कार्गो क्षमता का 67.74 प्रतिशत भाग लेते हुए, कनवेयर की वार्षिक इष्टतम क्षमता का आकलन किया गया है। पत्तन ने कार्यपरकता भी दर्शायी है कि बर्थ सं. 9 पर शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित कुल कार्गो का 67.74 प्रतिशत भाग ड्राई बल्क कार्गो है जो इस परियोजना के अंतर्गत कनवेयरों द्वारा प्रहस्तित किया जाएगा। बीओसीपीटी द्वारा धारित कार्गो क्षमता का भाग पूरी तरह विश्वसनीय है। उपर्युक्त मानदंडों को ध्यान में रखते हुए बीओसीपीटी द्वारा इस परियोजना के लिए दो शिपगियरों की आकलित इष्टतम क्षमता 11,63,069 टन (अर्थात् 6720 टन/ वर्ष * 365*70%* 67.74%) है। बीओसीपीटी द्वारा कथित इष्टतम क्षमता विश्वस्नीय है।

- (iii). इस प्रकार बीओसीपीटी द्वारा 2 एचएमसी + 2 शिपगियरों की कुल इष्टतम क्षमता: 59,15,369 टन (अर्थात् 47,52,300 टन + 11,63,069) है।

(ख). कनवेयर प्रणाली की प्रहस्तन दर/दिन:

- (i). 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित सूत्र के अनुसार 70 प्रतिशत का घटक इष्टतम क्षमता के निर्धारण के लिए केवल एक बार लागू किया जाना चाहिए। बीओसीपीटी द्वारा 70 प्रतिशत के घटक को दो अवस्थाओं में लागू किया गया है। पहली बार दैनिक कनवेयर प्रहस्तन दर अर्थात् (i.e. 2000 टन/दिन * 70% * 24 घंटे= 33,600 टन/ दिन) और दूसरी बार मानदंडों में निर्धारित समग्र क्षमता आकलन के लिए। क्षमता निर्धारण के लिए संबंधित प्रत्येक मानक में अलग-अलग परिकलन अनुमत नहीं है। जब पत्तन को 21 मार्च 2015 के आदेश से संबंधित कार्यवाही के दौरान आपत्ति जताई गई थी तो पत्तन ने स्पष्ट किया था कि 70 प्रतिशत का घटक पहले दक्षता/कनवेयर के प्रचालन घटक और दूसरी बार, दिशानिर्देश में निर्धारित मानदंडों के अनुसार बर्थ उपयोग में इष्टतम क्षमता आकलन के लिए इस्तेमाल किया गया है। उन्होंने यह संदर्भ भी दिया है कि उनका यह दृष्टिकोण इस प्राधिकरण के 23 दिसंबर 2013 के आदेश टीएएमपी/53/2013-बीओसीपीटी के अंतर्गत अनुमोदित, लंगर के दौरान तैरती हुई क्रेन का प्रयोग करते हुए, पोत के प्रहस्तन के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण के लिए, इष्टतम क्षमता के आकलन हेतु, पोत द्वारा अपनाया गया था अतः इस मामले में भी इसे अपनाया जाए। यह बात नोट करने लायक है कि बीओसीपीटी द्वारा संदर्भित उपर्युक्त आदेश से इतर, इस प्राधिकरण के

29 नवंबर 2010 के आदेश सं. टीएएमपी/32/2010-वीपीटी के अंतर्गत अनुमोदित विशाखापत्तनम पत्तन न्यास (वीपीटी)की बर्थडब्ल्यू-1 पर लौह अयस्त्र के यंत्रीकृत प्रहस्तन के लिए अपफ्रंट प्रशुलक निर्धारण करने के प्रत्येक मामले में ऐसे उपकरणों की कार्यक्षमता का घटक प्रचालन-आवश्यकताओं के लिए आवश्यक समय के घटक के तौर पर (दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक 70 प्रतिशत से ऊपर) लिया गया था। इस भांति मानते हुए कि कनवेयर द्वारा कार्गो की ढुलाई के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं थे, वीओसीपीटी द्वारा अपनाया गया दृष्टिकोण जो वीओसीपीटी के एक अन्य मामले में तथा वीपीटी के मामले में भी, 33600 टन/दिन की दर से कार्गो के कनवेयर द्वारा प्रहस्तित किए जाने के लिए अपनाया गया था, विश्ववस्तीय है माना जा सकता है तथा विश्लेषण में इसी पर विचार किया जाता है।

- (ii). उपर्युक्त कार्य निष्पादन मानकों के आधार पर वीओसीपीटी द्वारा कनवेयर प्रणाली की आकलित इष्टतम क्षमता 85,84,800 टन (अर्थात् 8.5 एमटीपीए) [33600 टन/दिन*365 days * 24 घंटे] है।

जब कनवेयर प्रणाली की इष्टतम क्षमता 8.58 एमपीटीए तथा 2 एचएमसी + 2 शिप-गियरों की इष्टतम क्षमता 5.92 एमटीपीए के बीच असमानता के बारे में वीओसीपीटी को बताया गया तो वीओसीपीटी ने विशेष तौर पर उल्लेख किया कि इष्टतम क्षमता में यह असमानता अपरिहार्य है। पत्तन ने जोर देते हुए कहा है कि 2 एचएमसी और 2 शिपगियरों की कुल कार्य निष्पादनता जो 36,720 टन प्रतिदिन है, की असमानता को दूर करने के लिए 2000 टन क्षमता वाली कनवेयर प्रणाली का प्रस्ताव है ताकि पोत से कार्गो को निर्बाध गति से उतारने के लिए 33600 टन प्रतिदिन (2000 टन/दिन*70 प्रतिशत * 24 घंटे) की ढुलाई की जा सके। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण के आधार पर वीओसीपीटी के आकलन अनुसार, इस परियोजना के लिए कनवेयर प्रणाली के माध्यम से यंत्रीकृत इष्टतम क्षमता विश्ववस्तीय है तथा लागत विवरणी में स्वीकार्य है।

- (ग). इष्टतम क्षमता:

दोनों क्षमताओं का निम्नतर अर्थात् 124 टन वाली 2 एचएमसी की इष्टतम क्षमता तथा 2 शिपगियरों की 59,15,369 टन वार्षिक प्रहस्तन क्षमता अर्थात् कनवेयर की 85,84,800 टन वार्षिक प्रहस्तन क्षमता पर विचार करते हुए वीओसीपीटी द्वारा इस परियोजना की वार्षिक इष्टतम क्षमता 59,15,369 टन आंकी गई है। वीओसीपीटी द्वारा आकलित इष्टतम क्षमता 59,15,369 टन मान्य है।

- (vii). पूंजी-लागत:

- (क). वीओसीपीटी द्वारा आकलित कुल पूंजी-लागत रु. 88.30 करोड़ है जिसमें सिविल कार्य के लिए रु.15.25 करोड़ संयंत्र व कनवेयरों के आनुषांगिक कलपुर्जों के साथ उसके स्थापना की लागत सहित मशीनी उपकरणों की लागत रु.73.05 करोड़ है। पूंजी लागत का अनुमान करें और शुल्कों सहित पीएंडएफ, किरायाभाड़ा और मशीनी उपकरणों के बीमा सहित रु.13.30 करोड़ आकलित किया गया है। विविध लागत, पूंजीलागत का 5 प्रतिशत अर्थात् रु.4.42 करोड़ भी, 2008 के दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुसार आंकी गई है।

- (ख). सिविल कार्य:

पत्तन द्वारा प्रस्तुत सिविल कार्यों के लिए अनुमानित पूंजी लागत के व्योरे में एमसीसी कक्ष, पंप कक्ष, ट्रिप्पर कनवेयर, अंतरिम स्टेक यार्ड और कंपाउंड वाल और कनवेयर शामिल हैं जैसा कि पहले भी कहा गया है बर्थ से अंतिम स्टेक यार्ड तक कार्गो की ढुलाई के लिए इनमें से केवल एक कार्य के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किए गए हैं। इस प्रकार की परियोजना के लिए कोई मानदंड न होने की स्थिति में 2008 दिशानिर्देशों के अनुसार प्राधिकरण द्वारा पत्तन द्वारा आकलित सिविल कार्यों को विश्ववस्तीय माना जाना चाहिए। वीओसीपीटी द्वारा आकलित सिविल कार्यों के आकलन को मान लिया जाए।

- (ग). उपकरण:

इस परियोजना की यंत्रीकृत ढुलाई प्रणाली में एचएमसी/शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित ड्राई बल्क कार्गो, हॉपरों में डंप किया जाएगा और वहां से कनवेयरों द्वारा अंतरिम स्टेक यार्ड तक ले जाया जाएगा। पत्तन द्वारा मानवीय प्रचालन वाले 100 घनमीटर के 4 हॉपर, 3.12 कि.मी. लंबे 2000 टन प्रति घंटा की क्षमता वाले

कनवेयर, धूल नियंत्रण प्रणाली, सुरक्षा प्रणाली और आनुषांगिक मर्दें, जो उपकरण लागत का ही एक भाग हैं, का प्रस्ताव किया गया है। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया है, दिशानिर्देशों में बर्थ से स्टेकयाई तक कार्गो के स्थानान्तरण के लिए प्रचालन के किसी एक भाग के कार्यान्वयन के लिए कोई मानदंड नहीं हैं। किसी भी मानदंड न होने की स्थिति में इस प्रकार की परियोजना के लिए उपकरण लागत में शामिल की गई मर्दें, वीओसीपीटी द्वारा किए गए आकलनों के अनुसार विश्वस्नीय मानी जाती हैं तथा उन पर विचार किया जाता है।

वीओसीपीटी ने अपने पुराने प्रस्ताव में, शुल्कों, करें पीएंडएफ और बीमा को अलग से दिखाया गया है। अंतिम संशोधित प्रस्ताव में, वीओसीपीटी ने इन घटकों को यांत्रिक उपकरण लागत में शामिल कर दिया है। उपकरणों के लिए पूंजी लागत बजटीय प्रावधानों के अनुसार हैं। अतः वीओसीपीटी द्वारा आकलित कुल उपकरण लागत विश्लेषण के अनुसार विश्वस्नीय है।

- (घ). प्रशुल्क दिशानिर्देश 2008 में विविध लागत के आकलन के लिए पूंजी लागत का 5 प्रतिशत का मानक निर्धारित किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा कुल पूंजी लागत के रु. 88.30 करोड़ पर 5 प्रतिशत की दर से रु.4.42 करोड़ विविध पूंजी लागत का आकलन किया है जो 2008 के प्रशुल्क दिशा निर्देशों में निर्धारित मानकों के आधार पर है।
- (च). उपर्युक्त के आधार पर वीओसीपीटी द्वारा रु. 92.72 करोड़ की कुल पूंजी लागत मान्य है।
- (viii). वीओसीपीटी द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों के अनुसार, नियोजित पूंजी पर आकलित पूंजी लागत का 16 प्रतिशत प्रतिलाभ आकलित किया गया है।
- (ix). प्रचालन लागत:
वीओसीपीटी द्वारा आकलित प्रचालन लागत का विवरण इस प्रकार है:
- (क). विद्युत ऊर्जा लागत :
वीओसीपीटी ने अपने मूल परियोजना प्रस्ताव में 5.3 एमपीटीए की आकलित इष्टतम क्षमता पर 59,15,663 यूनिट (1556 केवीए) की विद्युत ऊर्जा की मांग के आधार पर 1.43 यूनिट प्रति टन की खपत की दर से आकलन किया था। अपने अंतिम प्रस्ताव में ऊर्जा खपत घटकर 100 यूनिट/टन कर दी गई है जो 5.92 एमपीटीए की संशोधित इष्टतम क्षमता के लिए 59,15,369 यूनिट की मांग पर आकलित की गई। पत्तन द्वारा 1.00 यूनिट प्रति टन की ऊर्जा खपत होने संबंधी विस्तृत विवरण प्रस्तुत किया है जो परियोजना के लिए आवश्यक ऊर्जा खपत के अनुसार है। रु 10.10 प्रति यूनिट की ऊर्जा दर भी दस्तावेजी प्रमाणों के आधार पर वैध मानी जाती है।
पत्तन द्वारा प्रस्तुत विस्तृत व्यौरा के आधार पर पत्तन द्वारा आकलित संशोधित विद्युत ऊर्जा लागत रु.597.45 लाख विश्लेषण के आधार पर मान्य है।
वीओसीपीटी द्वारा आदेश सं. टीएएमपी/7/2015-वीओसीपीटी दिनांक 21 मार्च 2015 से संबंधित कार्यवाही के दौरान पुष्टि की है कि उन हॉपरो के जिनका इस परियोजना में उल्लेख किया गया है मानव प्रचालित हैं और इसलिए, इस परियोजना में हॉपरो के लिए विद्युत ऊर्जा खपत का उल्लेख नहीं है।
- (ख). वीओसीपीटी द्वारा सिविल कार्यों पर अनुरक्षण और मरम्मत लागत, सिविल लागत का 1 प्रतिशत और यांत्रिक उपकरण लागत का 7 प्रतिशत दर से आकलित की गयी है जो दिशानिर्देशों के कोयला टर्मिनल के लिए, निर्धारित मानकों के अनुसार परिकलित की गई है। पहले भी उल्लेख किया गया है कि 2008 के दिशानिर्देशों में वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित यांत्रिक सुविधा के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं हैं। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि कोयला टर्मिनल के लिए सिविल कार्यों में उल्लिखित सूची में वर्णित मर्दों से भिन्न सुविधा संबंधी मानक सूची में कनवेयर प्रणाली शामिल है। यह मानते हुए कि प्रस्तावित परियोजना में कार्गो की दुलाई के लिए कनवेयर प्रणाली शामिल है, कोयला टर्मिनल के लिए निर्धारित मानकों को अपनाते हुए मरम्मत और अनुरक्षण लागत को, वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित सुविधा के लिए, किसी विशिष्ट मानक के अभाव में स्वीकार किया जाता है।
- (ग). वीओसीपीटी द्वारा बीमा लागत का आकलन समग्र परिसंपत्तियों का एक प्रतिशत और अन्यव्यय स्थायी परिसंपत्तियों की समग्र लागत का 5 प्रतिशत किया गया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुसार है।

- (घ). दिशानिर्देशों के अनुसार मूल्यह्रास, कंपनी अधिनियम में निर्धारित स्ट्रेट लाइन मैथड (एसएलएम) के अनुसार मूल्यह्रास की दरों के अनुरूप आकलित किया जाना चाहिए। वीओसीपीटी ने प्रस्ताव के साथ संलग्न लागत विवरणी में उपकरण लागतपर 6.33 प्रतिशत की दर से और सिविल कार्यों में 3.17 प्रतिशत की दर से परिकलित किया है जो दिशानिर्देशों में निर्धारित मानकों के अनुरूप है और इसलिए विश्वस्वीय और वीओसीपीटी द्वारा किये गये आकलन के अनुसार स्वीकार किया जाता है।
- (ङ). (i). अपफ्रंट प्रशुल्क के दिशानिर्देशों में उल्लेख है कि पत्तन की भूमि के लिए लाइसेंस फीस का आकलन, संबंधित महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित दरों पर निर्भर करता है।
- (ii). लाइसेंस फीस, इस परियोजना में हॉपरो के लिए आवंटित की जानेवाली भूमि के संबंध में पत्तन द्वारा आकलित की गई है। वीओसीपीटी ने लाइसेंस फीस की दर रु. 355.68 प्रति वर्ग मीटर लगाई है जो प्रचलित दरमानों के अनुसार लागू दरों के अनुसार है।
- (iii). 3210 मीटर लंबे और 4.50 मीटर चौड़े कनवेयर क्षेत्र के लिए वे-लीव प्रभार हेतु वीओसीपीटी ने वे-लीव प्रभार की दर रु. 1.42 प्रति वर्गमीटर लगाई है जो प्रचलित दरमानों के अनुरूप है। इसके अतिरिक्त वीओसीपीटी ने पेंशन फंड लेवी के तौर पर 6.5 प्रतिशत, कनवेयर के लिए वे-लीव प्रभार पर भी विचार किया है। वीओसीपीटी द्वारा कुल आकलित कुल वे-लीव प्रभार रु. 0.21 लाख (3120 मी. x 4.50 मी. x 1.42 प्रति वर्ग मीटर x 1.065) है।
- जहां तक वीओसीपीटी द्वारा पेंशन निधि के आकलन का विचार है, यहां यह उल्लेख करना उचित होगा कि वीओसीपीटी के दरमानों के सामान्य संशोधन में इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/47/2012-वीओसीपीटी द्वारा अनुमोदित पेंशन फंड लेवी केवल वीओसीपीटी को, पेंशन निधि के दायित्वों की कमी को पूरा करने हेतु एक सीमित प्रयोजन के लिए थी। वीओसीपीटी के दरमानों की अनुसूची 5.22 में स्पष्ट उल्लेख है कि पेंशन फंड लेवी 01-04-2016 से समाप्त हो जाएगी। ऐसी स्थिति में वे-लीव प्रभार के आकलन में वीओसीपीटी द्वारा विचारित पेंशन फंड लेवी का घटक हमारे द्वारा तैयार की गई संशोधित लागत विवरणी में शामिल नहीं किया गया है। वीओसीपीटी द्वारा रु. 0.21 लाख के आकलन के प्रति हमारा संशोधित वे-लीव प्रभार रु. 0.20 लाख बनता है।
- (च). वीओसीपीटी द्वारा आकलित कुल प्रचालन लागत रु. 2244.60 की के प्रति उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार, यह रु. 2244.59 लाख निकलती है। प्रचालन लागत में यह नगण्य परिवर्तन पूर्वोक्त पैराग्राफों में उल्लिखित कारणों से कनवेयरों के लिए वे-लीव प्रभार के आकलन में, पेंशन लेवी फंड के शामिल न किए जाने के कारण है।
- (ख). संदर्भ प्रशुल्क निर्धारण के लिए वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तुत लागत विवरणी उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित की है विवरणी की एक प्रति अनुलग्नक - I. के रूप में संलग्न है।
- (ग). (क). कुल वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) रु. 3728.03 लाख परिकलित होती है जो प्रचालन लागत (रु. 2244.59 लाख) और पोत द्वारा आकलित वार्षिक राजस्व मांग रु. 3728.04 लाख के प्रति पूंजी लागत (रु. 1483.44 लाख) का 16 प्रतिशत प्रतिलाभ का जोड़ है।
- (ख). वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस कार्य का दायरा कार्गो के बर्थसं 9 से अंतरिम स्टेकिंग यार्ड तक कनवेयरों के माध्यम से ढुलाई कराने तक ही सीमित है। इसलिए उपर्युक्त प्रचालन में कार्गो का भंडारण नहीं होगा। पत्तन द्वारा समस्त वार्षिक राजस्व मांग की उगाही सुविधा की इष्टतम क्षमता पर केवल प्रशुल्क के माध्यम 'ग्रहस्तन प्रभार' पर जोर दिया गया है।
- तदनुसार संशोधित वार्षिक मांग रु. 3728.03 लाख तथा इष्टतम क्षमता 59,15,369 टन पर विचार करते हुए यह रु. 63.02 प्रति टन परिकलित होती है (रु. 3728.03 लाख/59,15,369), जैसी वीओसीपीटी ने प्रस्तावित की है।
- (ग). वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि इस परियोजना से संबंधित इष्टतम समस्त ड्राई बल्क कार्गो (अर्थात् कोयला, जिप्सम चूनापत्थर) क्षमता, विदेशी कार्गो हैं। यदि कोई पोत तटीय कार्गो के साथ आता है और बर्थ में लगाया जाता है तो तटीय दर लागाने की आवश्यकता होती है और इसीलिए तटीय दर प्रस्तावित की गई है। पत्तन के अनुरोध के परिप्रेक्ष्य में, पत्तन के प्रस्ताव अनुसार तापीय कोयला को छोड़कर तटीय ड्राई बल्क कार्गो के लिए, तटीय दर, तटीय रियायत की सरकारी नीति के अनुरूप विदेशी दर का 60 प्रतिशत निर्धारित की गई है।

पत्तन द्वारा तापीय कार्गो के लिए विदेशी तथा तटीय कार्गो के लिए एक समान रु. 63.02/टन का प्रस्ताव किया है। इसलिए प्रस्तावित नोट कि तापीय कोयला तटीय कार्गो के अंतर्गत नहीं आएगा, प्रासंगिक नहीं है। अतः इसे हटा दिया गया है।

- (xii). मूल प्रस्ताव में उल्लेख किया गया था कि अनुसूची में निर्धारित दर कार्गो के बर्थ सं. 9 से कोयला यार्ड तक ढुलाई के लिए है। बाद में यह आपत्ति किए जाने पर कि यह प्रस्ताव अंतरिम स्टेकयार्ड तक पहुंचाने के लिए है, वीओसीपीटी ने उल्लेख किया है कि कार्गो प्रहस्तन प्रभार की अनुसूची के नीचे नोट 1 सही कर दिया जाए कि निर्धारित दर कार्गो के बर्थ सं. 9 से अंतरिम स्टेकयार्ड तक कनवेयर प्रणाली के माध्यम से ढुलाई के लिए है। वीओसीपीटी द्वारा संशोधित नोट दरमानों में शामिल किया गया है।
- (xiii). वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित दरमानों में, समेकित प्रभार में भंडारण प्रभार निशुल्क अवधि शामिल किए जाने के बारे में उल्लेख नहीं किया गया था। यह मुद्दा उठाए जाने पर वीओसीपीटी ने दरमानों में इस उल्लेख के साथ एक नोट शामिल करने का प्रस्ताव किया है कि पोत से अंतरिम स्टेकयार्ड में कार्गो उतारने का कार्य पूरा होने से दो दिन तक की निशुल्क अवधि अनुमत्त है। पोतीय श्रमिकों द्वारा निर्धारित अवधि में अंतरिम स्टेक यार्ड से कार्गो को हटा लिया जाना चाहिए। यदि पोतीय श्रमिकों द्वारा कार्गो निर्धारित अवधि में अंतरिम स्टेकयार्ड से नहीं हटाया जाता है तो वीओसीपीटी संबंधित श्रमिक की श्रम लागत के आधार पर स्टेकयार्ड से हटवा देगा। वीओसीपीटी ने जैसा कि वास्तविक स्थिति पहले भी बताई गई है कार्य प्रणाली का पूरा ब्यौरा दिया है कि अंतरिम स्टेक यार्ड में कनवेयरों के माध्यम से पहुंचाया गया कार्गो, प्रयोक्ता द्वारा प्रस्तावित निशुल्क अवधि में किस प्रकार हटाया जा सकता है। वीओसीपीटी के अनुरोध अनुसार वीओसीपीटी का प्रस्तावित नोट दरमानों में शामिल किया गया है।
- इसके अलावा पत्तन ने प्रस्ताव में उल्लेख किया है कि भूखंड पत्तन के नियंत्रण में रहेगा और निर्धारित अवधि में खाली न किए जाने की स्थिति में पत्तन आवश्यक कार्रवाई करेगा। इस संबंध में पत्तन ने यह उल्लेख करते हुए एक नोट शामिल करने का अनुरोध किया है कि कोई भंडारण प्रभार नहीं लगाया जाएगा। यदि पोतीय श्रमिकों द्वारा कार्गो दो दिन की निर्धारित अवधि में अंतरिम स्टेकयार्ड से नहीं हटाया जाता है तो पत्तन, संबंधित श्रमिक लागत के आधार पर कार्गो को स्टेकयार्ड से हटवा देगा। वीओसीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपर्युक्त नोट भी वीओसीपीटी के अनुरोध अनुसार दरमानों में शामिल किया गया है।
- (xiv). भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय ने अपने दिनांक 11 नवंबर, 2014 के पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी के अंतर्गत इस प्राधिकरण को 04 सितंबर 2014 को प्रेषित पत्र सं. पीटी-11033/51/2014-पीटी के अंतर्गत महापत्तन न्यासों पर तटीय पोतों के प्राथमिकता के आधार पर बर्थ आवंटन के बारे में दिशानिर्देशों की एक प्रति भेजी है। तदनुसार इस प्राधिकरण के आदेश सं. टीएएमपी/52/2014-सामान्य दिनांक 28 नवंबर 2014 द्वारा सभी महापत्तन न्यासों के विद्यमान दरमानों में अन्य बातों के साथ साथ तटीय पोत की परिभाषा निम्नानुसार बदलने का अनुमोदन कर दिया गया है।
- “तटीय पोत” से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।*
- इसलिए, वीओसीपीटी की तटीय पोत की प्रस्तावित परिभाषा **“तटीय पोत”** की उपर्युक्त परिभाषा के रूप में संशोधित कर दी गई है।
- (xv). वीओसीपीटी ने एक सामान्य शर्त को शामिल नहीं किया है कि प्रयोक्ता को वीओटी प्रचालक के कारण होने वाली देरी के लिए प्रभार नहीं देना होगा जैसा कि वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तनों में अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में समतुल्य निर्धारण के लिए मौजूद है। कथित शर्त एक सामान्य शर्त है जो वसूली से संबंध नहीं है, वीओटी प्रचालक के कारण होने वाली अनावश्यक देरी से प्रभावित होने वाले हितों की रक्षा के लिए है। इस प्रकार वर्तमान मामले में की संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में यह शर्त निर्धारित की जाती है और यह वीओसीपीटी सहित अन्य महापत्तन न्यासों में अपफ्रंट/संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में किए गए निर्धारण के अनुरूप है।
- (xvi). वीओसीपीटी द्वारा, सूचकांकन के लिए विचारित जनवरी 2013 और प्रासंगिक वर्ष के बीच होने वाले डब्ल्यू पीआई का आधार वर्ष देते हुए प्रत्येक वर्ष स्व-निमज्जन के लिए ऐसे सूचकांकन घटक से संबंधित एक सामान्य नोट का प्रस्ताव किया गया है क्योंकि इस संदर्भ प्रशुल्क परिकलन में विचारित लागत आकलन वर्ष 2015 के प्रचलित बाजार भाव पर आधारित है तो पत्तन के प्रस्ताव अनुसार प्रत्येक वर्ष स्व-निमज्जन के लिए 01 जनवरी, 2015 को डब्ल्यूपीआई के लिए निर्धारण के तौर पर सही और प्रासंगिक पाया गया है। इस प्रकार इस संबंध में पत्तन द्वारा प्रस्तावित नोट उपयुक्ततापूर्ण रूप से संशोधित और संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची में शामिल किया जाता है।

(xvii). 2013 के संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश के खंड 2.2 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा संदर्भ प्रशुल्क के साथ कार्य निष्पादन मानकों का निर्धारण अपेक्षित है। यद्यपि 2013 के संशोधित दिशानिर्देशों में पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्यनिष्पादन मानकों पर ध्यान देने की आवश्यकता नहीं है क्योंकि यह स्वाभाविक है कि पत्तन उपयुक्त और उपलब्धिपूर्ण मानकों का ही प्रस्ताव रखेगा। वीओसीपीटी द्वारा न्यूनतम सुनिश्चित हासिल और कार्गो की ढुलाई पूरी किए जा सकने वाले निष्पादनता मानकों का प्रस्ताव किया और प्रस्ताव किया है कि लाइसेंस धारक को दोनों कार्य निष्पादन मानक पूरे करने होंगे अर्थात् (क) प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी। (ख) लाइसेंस धारक प्रत्येक वास्तविक कार्यघंटे के अनुपात में प्रतिदिन अभीष्टतम 33,600 टन कार्गो का प्रहस्तन प्रतिदिन करेगा। पत्तन द्वारा प्रस्तावित निष्पादनता मानकों के अनुसार 33,600 टन, इष्टतम क्षमता के आकलन में विचारित कनवेयर प्रणाली के लिए प्रस्तावित प्रहस्तन दर के अनुरूप है। पत्तन द्वारा प्रस्तावित कार्य निष्पादन मानक निर्धारित किए जाते हैं।

13.1. उपर्युक्त विक्षेपण के अनुसार पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची और कार्य निष्पादन मानक क्रमशः अनुलग्नक-II और अनुलग्नक-III पर संलग्न हैं।

13.2. परिणामतः उपर्युक्त कारणों और पूर्ण विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण वीओसीपीटी में कार्गो के, बर्थ सं. 9 से अंतरिम स्टेक यार्ड तक यंत्रीकृत ढुलाई के लिए लाइसेंस के आधार पर संदर्भ प्रशुल्क अनुसूची का अनुमोदन करता है तथा इसे कार्य निष्पादन मानकों सहित अधिसूचित करता है।

14.1. संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश 2013 के खंड 2.5 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में उल्लिखित किए जाएंगे और पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में उल्लिखित किए जाएंगे। तदनुसार, वीओसीपीटीको, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन मानकों को बोली दस्तावेज और बाद में पीपीपी परियोजनाओं के मामले में रियायत करार में शामिल करने की सलाह दी जाती है।

14.2. वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) के आरंभ होने की तारीख से उस वित्तीय वर्ष की 31 मार्च तक प्रशुल्क उस वर्ष के प्रासंगिक 'इंडेक्स' संदर्भ प्रशुल्क तक ही सीमित होगा। यह उपर्युक्त संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देश-2013 के पैरा 2.2 में प्रदत्त इंडेक्सेशन के आधार पर स्वतः संशोधित किया जाएगा जो कि पूरी लाइसेंस अवधि के दौरान लागू रहेगा।

तथापि, लाइसेंसधारक, कार्य निष्पादन मानकों के साथ एक ऐसा प्रशुल्क ("कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क") प्रचालन के दूसरे वर्ष से आने वाले वित्तीय वर्ष की 01 अप्रैल से कम से कम 90 दिन पूर्व लगाने के लिए स्वतंत्र होगा जोकि उस प्रासंगिक वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क से अलग होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क के 15% (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) से अधिक नहीं होगा। कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से लागू हो जाएगा तथा पूरे वर्ष लागू रहेगा।

14.3. परियोजना के लाइसेंस करार के अधीन स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के प्रमाण पत्र सहित इस प्राधिकरण को एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया जाएगा जिसमें, पिछले 12 माह में या प्रचालन के पहले वर्ष के वास्तविक महीनों के दौरान जैसी भी स्थिति हो, लाइसेंस करार में शामिल कार्य निष्पादन संबंधी मानकों की उपलब्धियों का उल्लेख किया जाएगा।

14.4. प्रस्ताव प्राप्त होने के 7 दिन के अंदर यह प्राधिकरण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के पैरा 5 में उल्लिखित कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धियों पर महापत्तन न्यास की राय आमंत्रित करेगा।

14.5. लाइसेंस धारक द्वारा पिछले 12 माह में रियायत करार में शामिल कार्य निष्पादन मानक पूरे किए जाने की स्थिति में यह प्राधिकरण आगामी वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के लिए प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा तथा लाइसेंसधारक, आगामी वित्त वर्ष के लिए केवल इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क का पात्र होगा।

14.6. महापत्तन न्यास की राय पर विचार करने के पश्चात यदि यह प्राधिकरण पाता है कि लाइसेंस करार में शामिल कार्य निष्पादन मानकों का परिपालन किया गया है तो यह प्राधिकरण कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वित्त वर्ष के लिए, 15 मार्च से पूर्व अधिसूचित कर देगा।

14.7. कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क पर विचार करते समय यह प्राधिकरण कार्य निष्पादनों तथा लाइसेंस धारक द्वारा इनके अनुपालन को जांचेगा। यह प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के अनुपालन की उपलब्धियों या अन्यथा स्थिति के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के प्रस्ताव को स्वीकार करने या रद्द करने के बारे में निर्णय लेगा। इंडेक्स संदर्भ प्रशुल्क तथा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण प्रशुल्क दिशानिर्देश, 2013 के साथ संलग्न परिशिष्ट के अनुसार किया जाएगा।

14.8. लाइसेंस धारक से प्रचालन के तीसरे वर्ष से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का प्रस्ताव पिछले 12 माह की कार्य निष्पादन उपलब्धियों के स्वतंत्र रूप से नियुक्त अभियंता के द्वारा सत्यापित होने पर इस प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित कर दिया जाएगा। लाइसेंस धारक तीसरे वर्ष से कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए, स्वतंत्र अभियंता से उपलब्धियों के सत्यापन प्रमाण पत्र के साथ मार्च की पहली तारीख से प्रस्ताव प्रस्तुत करेगा और यह प्राधिकरण 20 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क आगामी वर्ष से लागू करने के लिए उसे अधिसूचित कर देगा।

14.9. जैसाकि संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के उपखंड 6.2 में निहित है कि किसी उपयोक्ता को इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्य निष्पादन संबंधी मानकों के लाइसेंस धारक के द्वारा पूरा करने के बारे में कोई शिकायत है तो वह इस प्राधिकरण को एक प्रतिवेदन दे सकता है। उसके पश्चात यह प्राधिकरण प्रतिवेदन के आधार पर एक जांच करेगा तथा अपनी निष्कर्ष वीओसीपीटी को दे देगा। वीओसीपीटी उस निष्कर्ष रिपोर्ट पर लाइसेंस करार के प्रावधानों के अनुसार आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

14.10. संशोधित दिशानिर्देश, 2013 की धारा 6.3.1 के अनुसार, लाइसेंस करार पर हस्ताक्षर करने के 15 दिन के अंदर संबंधित प्रचालक लाइसेंस करार इस प्राधिकरण को भेजेगा जो इसे अपनी वेबसाइट पर लोड करेगा।

14.11. संशोधित दिशानिर्देश, 2013 की धारा 6.3.2 के अनुसार, लाइसेंस धारक इस प्राधिकरण को कार्गो परिवहन, शिप-बर्थ की दिन की आऊटपुट तथा प्रत्येक बर्थ के लिए लगाए गए प्रशुल्क के बारे में तिमाही रिपोर्ट प्रस्तुत करेगा। ये तिमाही रिपोर्ट पीपीपी प्रचालक द्वारा प्रत्येक आगामी तिमाही की समाप्ति के बाद एक माह के अंदर प्रस्तुत की जाएंगी। इस प्राधिकरण द्वारा समय-समय पर अपेक्षित कोई अन्य सूचना भी इस प्राधिकरण को प्रस्तुत की जाएगी।

14.12. जैसाकि संशोधित दिशानिर्देश, 2013 के खंड 6.3.3. में विहित है, यह प्राधिकरण पीपीपी प्रचालक से प्राप्त सभी ऐसी सूचनाएं अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। तथापि, यह प्राधिकरण वह सूचना जो वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील हो, को वेबसाइट पर प्रकाशित न करने के लिए लाइसेंस धारक के अनुरोध पर विचार करेगा। ऐसे अनुरोध डाटा/सूचना के वाणिज्यिक दृष्टि से संवेदनशील होने के विस्तृत कारणों तथा उससे राजस्व/तथा प्रकाशन से प्रचालन पर होने वाले दुष्प्रभावों के साथ किए जाने चाहिए। इस संबंध में इस प्राधिकरण का निर्णय अंतिम निर्णय माना जाएगा।

14.13. दिशा-निर्देशों के खण्ड 3.8.5 के अनुसार यदि दरमान और शर्तों के कथन के संबंध में किसी स्पष्टीकरण अथवा व्याख्या की अपेक्षा के संबंध में कोई प्रश्न उठने की स्थिति में मामला इस प्राधिकरण को भेजा जाएगा और इस संबंध में इसका निर्णय आपरेटर के लिए बाध्यकारी होगा।

14.14. परियोजना से संबंधित निष्पादन मानक, बोली दस्तावेज में स्पष्ट रूप में विनिर्दिष्ट किए जाने चाहिए। लाइसेंस धारक से कम से कम, बोली दस्तावेज/ लाइसेंस करार में दर्शाए गए निष्पादन मानकों के अनुसार अनुपालन की अपेक्षा की जाती है।

14.15. लाइसेंस धारक के वास्तविक निष्पादन का प्रबोधन इस प्राधिकरण द्वारा किया जाएगा। यदि सेवा की गुणवत्ता के संबंध में कोई शिकायत मिलती है तो यह प्राधिकरण ऐसे आरोपों की जांच कराएगा और अपने निष्कर्ष वीओसीपीटीको भेज देगा। यदि आपरेटर के विरुद्ध कोई कार्रवाई की जानी हो तो वीओसीपीटीद्वारा संबंधित रियायत करार के प्रावधानों के अनुरूप उपयुक्त कार्रवाई की जाएगी।

टी. एस. बालासुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन III/4/असा./143/2015/212]

अनुलग्नक- I

दिशानिर्देश-2013 और दिशानिर्देश-2008 के सिद्धांतों का अनुसरण करते हुए वीओ चिदंबरनार पत्तन न्यास में बर्थ सं।X से अंतरिम स्टैकयार्ड तक कार्गो की यंत्रीकृत दुलाई के लिए संदर्भ प्रशुल्क के निर्धारण हेतु लागत विवरणी

(रु. लाखों में)

| क्रम सं. | विवरण | वीओसीपीटी के मूल प्रस्ताव दिनांक 22.5.2015 में वीओसीपीटी का आकलन | वीओसीपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 30.7.2015 में वीओसीपीटी का आकलन | टीएमपी द्वारा विचारित |
|----------|--|--|--|--------------------------------|
| I. | इष्टतम क्षमता | | | |
| (i). | एचएमसी और शिपगियरों की प्रहस्तन दर: | | | |
| (क). | 100टन वाली एचएमसी के लिए मानक मानदंडों के अनुसार एचएमसी की प्रहस्तन दर (टन/दिन) | 12,500 | 12,500 | 12,500 |
| (ख). | 120टन वाली एचएमसी के लिए प्रहस्तन दर (टन/दिन) | 15,000 | 15,000 | 15,000 |
| | | (12500/100) x 120 | (12500/100) x 120 | (12500/100) x 120 |
| (ग). | प्रत्येक 120टन वाली दो एचएमसी के लिए प्रहस्तन दर (टन/दिन) | 30,000 | 30,000 | 30,000 |
| | | (2 * 15000टी) | (2 * 15000टी) | (2 * 15000टी) |
| (घ). | दो एचएमसी की क्षमता (टन/वार्षिक) | 76,65,000 | 76,65,000 | 76,65,000 |
| | | (30000 टन/दिन * 365 दिन * 70%) | (30000 टन/दिन * 365 दिन * 70%) | (30000 टन/दिन * 365 दिन * 70%) |
| (ड.). | 9वीं बर्थ पर एचएमसी के कार्य समय का % | 62 | 62 | 62 |
| (च). | एचएमसी द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की वास्तविक वार्षिक मात्रा (टनों में) | 47,52,300 | 47,52,300 | 47,52,300 |
| | | (62% * 76,65,000) | (62% * 76,65,000) | (62% * 76,65,000) |

| | | (टन/वार्षिक) | (टन/वार्षिक) | (टन/वार्षिक) |
|--------|---|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| (छ.) | शिपगियरों की प्रहस्तन दर (टन/दिन) | 3,360 | 3,360 | 3,360 |
| | | (20 फेरे/घंटा x 10टन x 24 x 70%) | (20 फेरे/घंटा x 10टन x 24 x 70%) | (20 फेरे/घंटा x 10टन x 24 x 70%) |
| (ज.) | दो शिपगियरों की प्रहस्तन दर (टन/दिन) | 6,720 | 6,720 | 6,720 |
| (झ.) | शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की वास्तविक वार्षिक मात्रा (टनों में) | 17,16,960 | 17,16,960 | 17,16,960 |
| | | (6,720टन/ वर्ष * 365* 70%) | (6,720टन / वर्ष * 365* 70%) | (6,720टन/ वर्ष * 365* 70%) |
| (ञ.) | दो एचएमसीसी तथा दो शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की वास्तविक वार्षिक मात्रा [I (i) (च) + I (i) (झ)] | 64,69,260 | -- | -- |
| (ट.) | इस परियोजना के अधीन बर्थ सं.9 पर प्रहस्तित कार्गो(कोयला, जिप्सम और चूनापत्थर) का प्रतिशत भाग | 82 | -- | -- |
| (ठ.) | बर्थ सं.9 पर शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले ड्राई बल्क कार्गो प्रतिशत भाग | -- | 67.74 | 67.74 |
| (ड.) | शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की क्षमता [I (i) (झ) * I (i) (ठ)] (टनों में) | -- | 11,63,069 | 11,63,069 |
| (ढ.) | कार्गो का प्रतिशत भाग लेने के पश्चात दो एचएमसीसी तथा दो शिपगियरों द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की कुल वार्षिक प्रहस्तन दर [I (i) (च) * I (i) (ड)] 30.7.2015 के परिकलन में (टनों में) | 53,04,793 | 59,15,369 | 59,15,369 |
| | | (नोट-1) | | |
| (ii.) | कनवेयर प्रणाली की प्रहस्तन दर | | | |
| (क.) | कनवेयर प्रणाली की प्रहस्तन दर (टन/घंटा) | 2000 | 2000 | 2000 |
| (ख.) | कनवेयर प्रणाली की दैनिक प्रहस्तन दर 70% के हिसाब से (टन/दिन) | 33,600 | 33,600 | 33,600 |
| | | (2000टन/घंटा * 24घंटे * 70%) | (2000टन/घंटा * 24घंटे * 70%) | (2000टन/घंटा * 24घंटे * 70%) |
| (ग.) | कनवेयर प्रणाली की इष्टतम वार्षिक प्रहस्तन क्षमता (टनों में) | 85,84,800 | 85,84,800 | 85,84,800 |
| | | (33600मी.ट./टन * 365दिन * 70%) | (33600मी.ट./टन * 365दिन * 70%) | (33600मी.ट./टन * 365दिन * 70%) |
| (iii.) | इष्टतम क्षमता (टन/वर्ष) | 53,04,793 | 59,15,369 | 59,15,369 |
| (iv.) | इष्टतम क्षमता [मिलियन टन प्रति वर्ष(एमटीपीए)] | 5.30 | 5.92 | 5.92 |
| | | | | |
| II | कनवेयर प्रणाली की पूंजी लागत | रु. लाखों में | रु. लाखों में | रु. लाखों में |
| (i.) | यांत्रिक एवं उपकरण कार्य (कर, शुल्क, पीएंडएफ, फ्रेट और बीमा: संशोधित प्रस्ताव में) | 5,975.00 | 7,305.00 | 7,305.00 |
| (ii.) | सिविल कार्य | 1525.00 | 1525.00 | 1525.00 |
| (iii.) | कर, शुल्क, पीएंडएफ, किराया और बीमा | 1330.00 | (केपेक्स में सम्मिलित) | (केपेक्स में सम्मिलित) |
| (iv.) | कुल जोड़ (i+ii) | 8,830.00 | 8,830.00 | 8,830.00 |
| (v.) | विविध लागत @ 5% | 441.50 | 441.50 | 441.50 |
| | | (5% * रु.8,830 लाख) | (5% * रु.8,830 लाख) | (5% * रु.8,830 लाख) |
| (vi.) | कुल पूंजी लागत (iii+iv) | 9,271.50 | 9,271.50 | 9,271.50 |

| क्रम सं. | विवरण | बीओसीपीटी के मूल प्रस्ताव दिनांक 22.5.2015 में बीओसीपीटी का आकलन | बीओसीपीटी के संशोधित प्रस्ताव दिनांक 30.7.2015 में बीओसीपीटी का आकलन | टीएएमपी द्वारा विचारित |
|----------|--|--|--|--|
| III | प्रचालन लागत | रु. लाखों में | रु. लाखों में | रु. लाखों में |
| (i). | विद्युत लागत | 766.17 (53,04,793 टन * 1.43 यूनिट/टन * रु. 10.10/यूनिट) | 597.45 (59,15,369 टन * 1.00 यूनिट/टन * रु. 10.10/यूनिट) | 597.45 (59,15,369 टन * 1.00 यूनिट/टन * रु. 10.10/यूनिट) |
| (ii). | मरम्मत और अनुरक्षण | | | |
| (क). | सिविल लागत | 16.01 (1% * रु. 1,601.25 लाख) | 16.01 (1% * रु. 1,601.25 लाख) | 16.01 (1% * रु. 1,601.25 लाख) |
| (ख). | यांत्रिक परिसंपत्तियां | 536.92 (7% * रु. 7,670.25 लाख) | 536.92 (7% * रु. 7,670.25 लाख) | 536.92 (7% * रु. 7,670.25 लाख) |
| (iii). | बीमा | 92.72 (1% * रु. 9,271.50 लाख) | 92.72 (1% * रु. 9,271.50 लाख) | 92.72 (1% * रु. 9,271.50 लाख) |
| (iv). | मूल्य ह्रास | | | |
| (क). | सिविल कार्य | 50.76 (3.17% * रु. 1,601.25 लाख) | 50.76 (3.17% * रु. 1,601.25 लाख) | 50.76 (3.17% * रु. 1,601.25 लाख) |
| (ख). | यांत्रित एवं उपकरणयुक्त लागत | 397.13 (6.33% * रु. 6,273.75 लाख) | 485.53 (6.33% * रु. 7,670.25 लाख) | 485.53 (6.33% * रु. 7,670.25 लाख) |
| (v). | चार हॉपरो की लाईसेंस फीस | -- | 1.42 [[10*10*4]वर्गमी.*रु.355.65] | 1.42 [[10*10*4]वर्गमी.*रु.355.65] |
| (vi). | कनवेयर के लिए वे-स्लीव प्रभार | 0.20 (3120मी. * 4.5मी. * रु. 1.42/वर्गमी.) | 0.21 (3120मी. * 4.5मी. * रु. 1.42/वर्गमी.*1.065) | 0.20 (3120मी. * 4.5मी. * रु. 1.42/वर्गमी.) |
| (vii). | अन्य व्यय | 463.58 (5% * रु. 9,271.50 लाख) | 463.58 (5% * रु. 9,271.50 लाख) | 463.58 (5% * रु. 9,271.50 लाख) |
| (viii). | कुल प्रचालन लागत | 2323.48 | 2244.60 | 2244.59 |
| IV | वार्षिक राजस्व मांग और प्रस्तावित प्रहस्तन दर | रु. लाखों में | रु. लाखों में | रु. लाखों में |
| (i). | वार्षिक राजस्व मांग (एआरआर) | | | |
| | (क). कुल प्रचालन लागत | 2323.48 | 2244.60 | 2244.59 |
| | (ख). नियोजित पूंजी पर प्रतिलाभ @16% | 1483.44 | 1483.44 | 1483.44 |
| | (ग). कुल राजस्व मांग | 3,806.92 | 3,728.04 | 3,728.03 |
| (ii). | इष्टतम क्षमता (टन/ वर्ष) | 53,04,793 | 59,15,369 | 59,15,369 |
| (iii). | प्रस्तावित दर प्रति टन (रु.में/टन) | | | |
| | (क). विदेशी कार्गो के लिए | 71.76 | 63.02 | 63.02 |
| | (ख). तटीय कार्गो के लिए | 43.06 | 37.81 | 37.81 |

नोट-1: बीओसीपीटी ने 22.5.2015 के प्रस्ताव में वर्ष सं 9 पर दो एचएमपी तथा 2 शिपगियरों की कुल प्रहस्तन क्षमता 64,69,260 टन आंकी थी और इस परियोजना में प्रहस्तित किए जाने वाले ड्राई बल्क कार्गो का 82 प्रतिशत भाग आकलन में लेकर इष्टतम क्षमता 53,04,793 टन/वर्ष गणित की थी।

अनुलग्नक -II

वी.ओ.चिदंबरनार पत्तन न्यास**लाइसेंस के आधार पर बर्थ सं0 09 से अंतरिम स्टेक यार्ड तक कार्गो के डुलाई के मशीनीकरण के लिए संदर्भ प्रशुल्क****अध्याय I – परिभाषाएं और सामान्य निबंधन एवं शर्तें****1.1. परिभाषाएं – सामान्य**

इस दरमान में, जब तक प्रसंग के अनुसार अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i) **“तटीय पोत”** से तात्पर्य है कोई भी पोत जो केवल भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में ही किसी अन्य पोत या स्थान के बीच कारोबार में लगा हुआ है और जिसके पास पोत परिवहन महानिदेशक/सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) **“विदेशगामी पोत”** से तात्पर्य तटीय पोत से इतर कोई पोत है।
- (iii) **“प्रतिदिन”** से तात्पर्य प्रति कैलेंडर दिन या उसका अंश है।
- (iv) **“पत्तन”** से तात्पर्य वी. ओ. चिदंबरनार पत्तन न्यास है।
- (v) **“टन”** से तात्पर्य एक मीट्रिक टन अथवा 1000 किलोग्राम या एक घन मीटर होगा।

1.2. सामान्य निबंधन एवं शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभार लगाने के प्रयोजन से श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए “विदेशगामी” अथवा “तटीय” श्रेणी में वर्गीकृत करने के लिए पोत का दर्ज वर्गीकरण, “विदेशगामी अथवा तटीय” जैसा सीमा शुल्क विभाग अथवा पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी इसके प्रमाणन में दिया गया होगा, निर्णायक घटक होगा, और कार्गो की प्रकृति अथवा उसके उदगम की इस प्रयोजन से कोई प्रासंगिकता नहीं होगी।
- (ii)
 - (क) सामान्य कारोबारी/व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज के किसी विदेशगामी पोत का, सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।
 - (ख) विदेशी पताका वाले विदेशगामी पोत का, पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय-धावक के रूप में परिवर्तन हो सकता है।
 - (ग) परिवर्तन के ऐसे मामलों में लोड टर्मिनल (लदान टर्मिनल) द्वारा उस समय से तटीय दरें प्रभार्य होंगी जिस समय से पोत तटीय सामान लादना/चढ़ाना शुरू करता है।
 - (घ) परिवर्तन के ऐसे मामलों में, तटीय दरें तभी तक प्रभार्य होंगी जब तक पोत तटीय कार्गो को उतारने का प्रचालन पूरा करता है। उसके तुरंत बाद उतारने वाले टर्मिनल द्वारा विदेशगामी दरें प्रभार्य हो जाएंगी।
 - (ङ) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस प्राप्त एकनिष्ठ भारतीय तटीय पोतों से, तटीय दरों का पात्र होने के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होगा।
- (iii) विलंबित भुगतानों/धन वापसियों पर ब्याज।
 - (क) उपयोगकर्ता को विलंबित भुगतानों पर इस दरमान के अंतर्गत दंडात्मक ब्याज का भुगतान करना होगा। दंडात्मक ब्याज की दर ‘भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट’ से 2% ज्यादा होगी।
 - (ख) इसी प्रकार, टर्मिनल प्रचालक को विलंबित धन वापसियों पर दंड-ब्याज का भुगतान करना होगा। दंडात्मक ब्याज की दर ‘भारतीय स्टेट बैंक के प्राइम लेंडिंग रेट’ से 2% ज्यादा होगी।
 - (ग) धन वापसी (रिफंड) में विलंब सेवाओं के पूर्ण होने की तिथि या उपयोगकर्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों की प्रस्तुति, इनमें से जो भी बाद में हो, से 20 दिन बाद गिना जाएगा। (टर्मिनल को, वापसी का दावा करते समय प्रस्तुत किए जाने वाले विशिष्ट दस्तावेजों का उल्लेख अवश्य करना होगा।)
 - (घ) उपयोगकर्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब, टर्मिनल प्रचालक द्वारा बिल प्रस्तुत करने की तिथि के बाद, 10 दिनों के बाद गिना जाएगा। किंतु यह प्रावधान वहां लागू नहीं होगा जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 में अनुबंध के अनुसार सेवाएं प्राप्त करने से पहले किया जाना हो और/अथवा जहां प्रभारों का अग्रिम भुगतान इस दरमान में निर्धारित किया गया हो।
- (iv) परिगणित किए गए सभी प्रकार, बिल के अंतिम कुल जमा योग पर अगले उच्चतर/बड़े हुए रुपये में, पूर्णांकों में लिखे जाएंगे।
- (v) जब तक कि धन वापसी की राशि रुपये **100/-** अथवा इससे अधिक नहीं होगी, तब तक धन वापसी पर विचार नहीं किया जाएगा। इसी प्रकार, प्रचालक तब तक कोई पूरक बिल या अंडर चार्जबिल प्रस्तुत नहीं करेगा, यदि प्रचालक को देय राशि रुपये **100/-** से कम बनती है।

- (vi) (क) इस दरमान में प्रदत्त दरें उच्चतम/अधिकतम स्तर की हैं, इसी प्रकार छूट और कटौतियां निम्नतम/न्यूनतम स्तर की हैं। यदि टर्मिनल प्रचालक चाहे तो वह कमतर/निम्नतर दरें मांग सकता है और/या उच्चतर/ज्यादा छूट और कटौतियां प्रदान कर सकता है।
- (ख) टर्मिनल ऑपरेटर चाहे तो दरमान में प्रदत्त दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली प्रदत्त शर्तों को तर्क संगत बना सकता है, यदि शर्तों को इस प्रकार तर्क-संगत बनाने से उपयोगकर्ता को प्रति यूनिट दर में राहत मिलती है और दरमान में प्रदत्त यूनिट दरें अधिकतम/उच्चतम स्तर से अधिक न हों। यह इस शर्त पर है कि टर्मिनल प्रचालक इस प्रकार की कमतर दरें और/या ऐसी दरों के लागू करने को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करेगा, और इस प्रकार की निम्नतर/कमतर दरों में और/या ऐसी दरों को लागू किए जाने को शासित करने वाली शर्तों में बाद में किए जाने वाले परिवर्तनों को सार्वजनिक रूप से अधिसूचित करता रहेगा, बशर्ते कि निर्धारित की गई नई दरें, प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों से ज्यादा न हों।
- (vii). तार्किक स्तर के ऐसे विलंबों के लिए, जिनके लिए प्रचालक को जिम्मेदार ठहराया जा सके, उपयोक्ता द्वारा प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।

2. बर्थ सं. 9 से अंतरिम स्टेक यार्ड पर यंत्रीकृत ढुलाई प्रणाली के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार:-

| क्र.सं. | वस्तु | दर रु. प्रतिटन में (भारतीय रुपये में) | |
|---------|---|--|-------|
| | | विदेशी | तटीय |
| 1. | ड्राई अल्क कार्गो [कोयला (तापीय कोयले से अन्य), जिप्सम और चूना पत्थर] | 63.02 | 37.81 |
| 2. | तापीय कोयला | 63.02 | 63.02 |

नोट:-

- उपर्युक्त निर्धारित यह प्रशुल्क, कार्गो को कनवेयर प्रणाली द्वारा बर्थ सं. 09 से अंतरिम स्टेक यार्ड तक पहुंचाने के लिए है।
- अंतरिम स्टेक यार्ड में पोत से उतरायी कार्य पूरा होने की तिथि से दो दिन का समय निःशुल्क अवधि के रूप में अनुमत होता है। कार्गो को पोतीय-मजदूरों द्वारा निर्धारित निःशुल्क अवधि में अंतरिम स्टेक यार्ड से हटा लिया जाना अपेक्षित है। कार्गो, यदि पोतीय मजदूरों द्वारा निर्धारित अवधि में अंतरिम स्टेक यार्ड से नहीं हटाया जाता है तो वीओसीपीटी, कार्गो हटवाने से संबंधित पोतीय-मजदूरों पर किया गया व्यय चार्ज करते हुए स्टेक यार्ड से कार्गो को हटवा देगा।
- कोई भंडारण प्रभार नहीं लिया जाएगा। यदि अंतरिम स्टेक यार्ड से कार्गो को निर्धारित 2 दिन की अवधि में हटाया नहीं जाता है तो कार्गो हटवाने से संबंधित पोतीय-श्रमिक व्यय चार्ज करते हुए स्टेक यार्ड से कार्गो को हटवा देगा।

3. सामान्य नोट:

- प्रशुल्क सीमा में 1 जनवरी, 2015 और प्रासंगिक वर्ष की प्रथम जनवरी के मध्य थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के उतार चढ़ाव के 60% की सीमा तक सूचकांकित वृद्धि की जाएगी। प्रशुल्क सीमा की यह सूचकांकित वृद्धि प्रत्येक वर्ष स्वतः समंजित तथा प्रासंगिक वर्ष की पहली अप्रैल से आगामी वर्ष की 31 मार्च तक लागू रहेगी।
- वाणिज्यिक प्रचालन (सीओडी) की तारीख से उसी वित्तीय वर्ष के 31 मार्च तक, प्रशुल्क सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क तक सीमित किया जाएगा जो अधिकतम होगा। संदर्भ प्रशुल्क, 2013 के संदर्भ प्रशुल्क दिशानिर्देशों के पैरा 2.2 में यथा दिए गए अनुसार सूचकांकन के आधार पर प्रत्येक वर्ष स्वतः ही संशोधित किया जाएगा जो परियोजना की लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।

तथापि लाइसेंस धारक, आगामी वित्तीय वर्ष से कम से कम 90 दिन पूर्व प्रासंगिक वर्ष के सूचकांकित प्रशुल्क से ऊपर, प्रचालन के दूसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन मानकों ("कार्यनिष्पादन संबंधी प्रशुल्क") सहित प्रशुल्क प्रस्तावित करने के लिए स्वतंत्र

- होगा। ऐसा कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क, उस प्रासंगिक उस वित्तीय वर्ष के लिए सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के 15 प्रतिशत से अधिक नहीं होगा (और यह प्रशुल्क सीमा होगी) कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अगले वित्तीय वर्ष के प्रथम दिन से संपूर्ण वित्तीय वर्ष के लिए लागू होगा।
- (iii). प्राधिकरण को प्रस्तुत किए जाने वाले प्रस्ताव के साथ लाइसेंस करार में यथा शामिल पिछले 12 माह अथवा प्रचालन के प्रथम वर्ष में प्रचालन के महीनों की वास्तविक संख्या जैसी भी स्थिति हो, में कार्य निष्पादन मानकों की उपलब्धि दर्शाते हुए परियोजना के रियायत करार के अधीन नियुक्त किए गए स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त प्रमाण पत्र जमा किया जाएगा।
- (iv). प्रस्ताव के प्राप्त होने के सात दिनों के भीतर प्राधिकरण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देश के पैरा-5 में के अनुसार कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने के बारे में महापत्तन न्यास के विचार मांगेगा।
- (v). लाइसेंस धारक द्वारा, पिछले 12 माह में लाइसेंस करार में शामिल निष्पादन मानकों के पूरा न होने की स्थिति में प्राधिकरण, आगामी वित्तीय वर्ष के लिए कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क अधिसूचित करने के प्रस्ताव पर विचार नहीं करेगा और लाइसेंस धारक केवल आगामी वित्तीय वर्ष के लिए लागू सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क के लिए हकदार होगा।
- (vi). महापत्तन न्यास के विचारों पर विचार करने के पश्चात यदि प्राधिकरण संतुष्ट होता है कि रियायत करार में यथा शामिल किए गए कार्य निष्पादन मानक पूरे किए गए हैं तो प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष के 1 अप्रैल से लागू किए जाने के लिए 15 मार्च तक कार्य निष्पादन संबंधित प्रशुल्क अधिसूचित करेगा।
- (vii). कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए प्रस्ताव पर विचार करते समय, प्राधिकरण कार्य निष्पादन मानक और लाइसेंस धारक द्वारा इनका अनुपालन देखेगा। प्राधिकरण लाइसेंस धारक द्वारा कार्य निष्पादन मानकों के पूरा किए जाने अथवा अन्यथा के आधार पर कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव को स्वीकार या अस्वीकार करने पर निर्णय लेगा। सूचकांकित संदर्भ प्रशुल्क और कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क का निर्धारण, 2013 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के साथ उदाहरण के तौर पर संलग्न "परिशिष्ट" के अनुसार होगा।
- (viii). प्रचालन के तीसरे वर्ष से लाइसेंस धारक से प्राप्त कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव, स्वतंत्र इंजीनियर द्वारा यथा प्रमाणित पिछले 12 माह की अवधि में कार्य निष्पादन मानक अर्जित करने पर प्राधिकरण द्वारा स्वतः ही अधिसूचित किया जाएगा। लाइसेंस धारक, तीसरे वर्ष से आगे कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क के लिए 1 मार्च तक स्वतंत्र इंजीनियर से प्राप्त उपलब्धि प्रमाण पत्र के साथ कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क प्रस्ताव पेश करेगा और प्राधिकरण आगामी वित्तीय वर्ष से प्रभावी कार्य निष्पादन संबंधी प्रशुल्क 20 मार्च तक अधिसूचित करेगा।

अनुलग्नक -III

कार्य-निष्पादनता मानक

लाइसेंसधारक निम्नलिखित दोनों कार्य-निष्पादनता मानक पूरे करेगा :

- (क) प्रतिमाह पंजीकृत लदान प्रणाली की कम से कम 90 प्रतिशत उपलब्धता सुनिश्चित होना। उपलब्धता की यह गणना पूरी यंत्रीकृत प्रणाली के अनुरूप की जाएगी।
- (ख) लाइसेंस धारक प्रत्येक वास्तविक कार्यघंटे के अनुपात में प्रतिदिन अभीष्टतम 33,600 टन कार्गो का प्रहस्तन प्रतिदिन करेगा।

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION****Mumbai, the 16th September, 2015**

No. TAMP/40/2015-VOCPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to interim stack yard on license basis for 10 years period as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports
Case No. TAMP/40/2015-VOCPT**

V.O. Chidambaranar Port Trust

Applicant**QUORUM:**

- (i). Shri. T. S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. C. B. Singh, Member (Economic)

ORDER(Passed on this 18th day of August, 2015)

This case relates to the proposal dated 22 May 2015 received from V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for fixation of reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to interim stack yard on license basis for 10 years period.

2.It is relevant here to mention that this Authority had passed an Order No.TAMP/7/2015-VOCPT dated 21 March 2015 fixing reference tariff for the same project under the tariff guidelines of 2013 following the principles of upfront tariff fixation guidelines of 2008 in line with clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 based on the proposal filed by the VOCPT.

3.1.The VOCPT has, vide its letter no.MEE/P&M/ F.IX Berth/2015/D.2187 dated 22 May 2015, again come up with the proposal for fixation of reference tariff for the same project stating that no tender was received in response to the NIT Published on 16.02.2015 for the project based on the reference tariff approved by this Authority in March 2015 even after extension of the due date to 27 March 2015.

3.2.The submissions made by the VOCPT in its letter dated 22 May 2015 in this regard are given below:

- (i). In response to the NIT Published on 16.02.2015 for the project no tender was received within the extended due date of 27.3.2015.
- (ii). When the above position was informed to the Board of Trustees of VOCPT, the Board in the meeting held on 30.03.2015 suggested to go in for re-tender for all three mechanization projects, after re-visiting the capacity and cost of the projects.
- (iii). In view of the above, the VOCPT had a meeting with port users/ prospective bidders on 17.04.2015 to obtain views/ suggestions of the prospective bidders regarding viability of the Project and suggestions were obtained. Based on the suggestions, the revised proposal is submitted to this Authority.

3.3.The main highlights of the proposal submitted by VOCPT are summarized below:

- (i). The Berth No.9 is having 12.8 mtr. draught and Gearless Panamax vessels are being berthed. To increase the Productivity, 2 numbers of 124 Tonnes capacity Harbour Mobile Cranes have been deployed on Public Private Partnership (PPP) mode in addition to operation of Ship Gears. The cargoes unloaded from the vessels through Harbour Mobile Cranes and Ship cranes are accumulated in the berth due to less evacuation of cargo by Trucks using Front end loaders and it takes time to evacuate the cargo from the berth. Hence, to minimize the time and to make quick evacuation of cargo/coal in 9th berth and to reduce the pollution caused by transportation of cargo/coal handling by trucks, it has been proposed to evacuate the cargo quickly using Hopper and conveyor system. Hence, the Project for mechanised evacuation of dry bulk cargo at 9th berth is formulated.

(ii). **Physical Features of facility to be developed:-**

In order to ensure continuous unloading operation from ships and for quick evacuation of bulk cargoes at 9th berth and to reduce turnaround time of the vessel, it is proposed to install a conveyor system for quick evacuation of cargo from 9th Berth, so that the operation of Harbour Mobile Cranes discharge is uninterrupted. The following equipments are proposed for installation in the mechanized evacuation system:-

- (a). Hopper : 4 Nos. 100cbm capacity
- (b). Hopper Height : 9-10 meter
- (c). Conveyor rated capacity : 2000TPH
- (d). Conveyor enclosure : Circular type Hood.
- (e). Conveyor length : 3.12 K.M (approximately).
- (f). Power requirement : 1400KW approx.
- (g). Dust suppression system
- (h). Safety system

The approximate cost of the Project comes to `88.30 Crores. In the proposed Mechanized system, the cargoes handled by the Harbour Mobile Cranes / Ship Gears will be dumped into the hopper, and it will be carried through conveyors to the interim stack yard. The time taken for evacuation of cargo in this system is less than the existing system.

(iii). **Optimal Capacity of Evacuation system:**

- (a). The capacity of Harbour Mobile Cranes (HMC) is arrived at 15000 Tonnes per day proportionate to the 12500 Tonnes per day considered for 100T HMC in the TAMP Order No.TAMP/16/2010-VOCPT dated 23.7.2010. Further, the capacity of HMC is arrived after considering the factor of working hours of HMC at berth no.9 in the year 2014-2015.
- (b). The handling capacity for 2 Ship Gears is arrived at 6720 Tonnes per day. Further, the percentage share of cargo handled at 9th berth (i.e. Coal, gypsum & limestone) is also included while calculating the capacity of HMC & Ship gears. Following assumptions are made for arriving Optimal capacity of evacuation system:-

| Sr. No. | Particulars | Total |
|---------|--|---|
| i. | Capacity of 120 T HMC is (12500/100) X 120 | 15,000 Tonnes/day |
| ii. | For 2 HMC (2 X 15,000 Tonnes) | 30000 Tonnes/day |
| iii. | Capacity of 2 HMCs per annum (30000 Tonnes * 365 days * 0.7) | 76,65,000 Tonnes |
| iv. | Percentage of working time of HMC at 9th berth for the period 2014-15 | 62% [working at (c) below] |
| v. | Hence actual quantity of cargo to be handled at 9th berth by HMCs | 47,52,300 tonnes (76,65,000 T X 0.62) |
| vi. | Capacity of 2 ship gears per annum (20 cycles/hr X 10T X 24 hrs X 0.7 X 2 X 365 days X 0.7) | 17,16,960 Tonnes/annum |
| vii. | Total cargo to be handled by HMC and ship gears per annum (v+vi) | 64,69,260 Tonnes/annum |
| viii. | % share of cargo (coal, gypsum & Limestone) handled at 9th berth | 82% |
| ix. | Total cargo to be handled by HMC and ship gears per annum after adopting percentage share of cargo | 53,04,793T/annum (64,69,260T *82%) |
| x. | Capacity of conveyor system | 2000 Tonnes/hr |

| Sr. No. | Particulars | Total |
|---------|--|-------------------------|
| xi. | Capacity of conveyor system per day (2000 Tonnes X 24 hrs X 0.7) | 33,600 Tonnes |
| xii. | Capacity of conveyor system per annum (33,600 Tonnes X 365 days X 0.7) | 85,84,800 Tonnes |
| xiii. | Optimal capacity of evacuation system based on the lowest of (ix) & (xii) = 53,04,793 Tonnes | 5.30 MTPA |

(c). **Working of working hours of HMC at 9th berth as furnished by VOCPT:**

| Sr. No. | Particulars | Unit |
|---------|---|----------|
| (i). | Crane 1 & 2 Total Working Hrs | 4225 Hrs |
| (ii). | Berth no.3 & 4 Working Hrs | 235 Hrs |
| (iii). | Additional Berth | 190 Hrs |
| (iv). | Berth no.9 | 3800 Hrs |
| (v). | Percentage of total working hrs at 9th berth [3800 hrs / (365 days X 24 hrs X 0.7)] | 62% |

(iv). **Share of Cargo:-**

Out of dry bulk cargo handled at 9th berth for the period 2014-15, the percentage share of coal, gypsum and limestone is 82%. Hence, it is considered for the calculations of optimal capacity since the conveyor will handle the above cargoes only.

(v). **Optimal Yard Capacity:-**

The scope of work is limited to only quick evacuation of the cargo from 9th berth to stack yard through conveyors. From the stack yard, users have to clear the cargo immediately. Hence, the cargo handled in this project does not attract storage charge.

(vi). **Capital Cost of Conveyor system:**

(a). **Civil Works**

Based on the budgetary offer, capital cost for civil works of conveyor system is considered as `15.25 Crores.

(b). **Mechanical and Electrical works cost**

Based on the budgetary offer, capital cost of equipments, machinery and electrical works proposed is `59.75 Crores.

(c). The breakup of the estimated Capital cost is as given below:

| (` in Lakhs) | | |
|--------------|--|-----------------|
| Sr. No. | Particulars | Amount |
| i. | Mechanical & Electrical works | 5,975.00 |
| ii. | Civil Works | 1525.00 |
| iii. | Taxes Duties, P&F, Freight & Insurance | 1330.00 |
| iv. | Total | 8,830.00 |
| v. | Miscellaneous cost @ 5% on sl. no.iv | 441.50 |
| | Total Capital Cost (iv+v) | 9,271.50 |

(vii). **Operating cost:**

(a). **Power requirement :-**

Based on the TANGEDCO bill for March-2015, `10.10 per unit is considered for estimating electricity.

Electricity charges as per TANGEDCO bill dated 1.4.2015

- Electricity consumption = 840656 units
- Amount in the TANGEDCO bill = `84,86,222
- Rate per unit = `84,86,222 / 840656 units = **`10.10/unit**

- Electricity requirement = $1556\text{KVA} \times 70\% \times 24 \text{ hrs} \times 365 \text{ days} \times 0.62 = 5915663 \text{ units}$
 - Hence per tonne requirement = $5915663 / 53,04,793.40 \text{ Tonnes} = \mathbf{1.43 \text{ unit per Tonne}}$
 - Power cost = $53,04,793.40 \text{ Tonnes} \times `10.10 \times 1.43 \text{ U/T} = 7,66,17,000/-$
- (b). **License fee**
In the previous proposal, license fee has been considered. Now, the plots will be under the control of Port. Hence license fee does not arise.
- (c). Way leave charges for length of the conveyor 3.12 Km and width 4.5mtr. has been considered.
Way leave charges for conveyor = $`1.42 \text{ per Sq.m} \times 3120\text{m} \times 4.5\text{m} = `19,937/-$
- (d). The calculation of the operating cost is as given below:

(` in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Amount |
|---------|---|----------------|
| i. | Electricity Cost | |
| ii. | Power Cost = $1.43 \text{ Unit/ Tonne} @ `10.10 \text{ per unit for } 5.30 \text{ MTPA}$ | 766.17 |
| iii. | Repair & Maintenance on Civil Cost (1% of Civil Cost) | 16.01 |
| iv. | Repair & Maintenance on Mechanical Assets (7% on equipment cost) | 536.92 |
| v. | Insurance (1% on Total capital cost) | 92.72 |
| vi. | Depreciation | |
| | (a). 3.17% on Civil cost | 50.76 |
| | (b). 6.33% on equipment cost | 397.13 |
| vii. | Way leave charges for Conveyor route $3120\text{m} \times 4.5\text{mtr} = 14040 \text{ Sq.m} \times `1.42/ \text{ Sq.mtr.}$ | 0.20 |
| viii. | Other expenses (5% on Total capital cost) | 463.58 |
| | Total operating cost | 2323.48 |

- (viii). The return on capital employed is estimated at 16% on the Capital Cost.
- (ix). Accordingly, the revenue requirement estimated by VOCPT is as follows:

(` in lakhs)

| Sl. No. | Particulars | Amount |
|---------|---------------------------|----------------|
| (i). | ROCE @ 16% | 1483.44 |
| (ii). | Operating cost | 2323.48 |
| (iii). | Total Revenue Requirement | 3806.92 |

- (x). **Annual Revenue Requirement:-**

The total Annual Revenue Requirement (ARR) is apportioned to handling of Dry Bulk cargoes of coal, gypsum & limestone, as per TAMP Guidelines 2008. The apportionment of revenue requirements for the remaining activities of Storage and Miscellaneous items does not arise.

- (xi). The reference tariff proposed for Cargo Handling Charges for Mechanized evacuation system from Berth no.9 to interim stack yard by the VOCPT to meet the estimated ARR over the optimal capacity is as follows:

| Sl. No. | Commodity | Rate per in MT (in Indian Rupees) | |
|---------|---|-----------------------------------|---------|
| | | Foreign | Coastal |
| 1 | Dry Bulk Cargo (coal, gypsum & limestone) | 71.76 | 43.06 |
| 2 | Thermal Coal | 71.76 | 71.76 |

- (xii). **Performance standard for Mechanised evacuation system:**

The Licensee shall meet both the following Performance standards:-

- (a). The minimum guaranteed availability of 90% of Mechanized system per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and
- (b). The Licensee shall handle optimal cargo of 33,600 Tonnes per day (or) tonnage for proportionate hours of actual working.

3.4. The VOCPT has submitted the proposed Scale of Rates (SOR) with performance standard and Board approval note along with its proposal. The VOCPT has stated that Feasibility Report for the said project is not applicable.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the VOCPT proposal dated 22 May 2015 was circulated to the concerned users/ user organisations and prospective bidders/ users (as forwarded by VOCPT) seeking their comments by 12 June 2015. We have received comments only from one prospective bidder viz. Delta Infralogistics (Worldwide) Limited vide its letter dated 20 June 2015 stating that the proposed cargo handling charges for mechanized evacuation system from Berth No.9 (i.e. `71.76 foreign) is reasonable and sustainable.

5. A joint hearing in this case was held on 26 June 2015 at the VOCPT premises. The VOCPT made a brief powerpoint presentation of its proposal. At the joint hearing, the VOCPT and the concerned users/ user organizations / prospective bidders have made their submissions.

6. As agreed at the joint hearing, the VOCPT was requested vide our letter dated 1 July 2015 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i). Furnish reply to the additional information/ clarifications sought by us vide our letter dated 30 June 2015 latest by 3 July 2015.
- (ii). At the joint hearing, M/s.PSTS Logistics Pvt. Ltd. (PLPL) has pointed out that most of vessels calling at berth no.IX do not have ship gears. Hence, the PLPL requested that the port may reduce number of ship gears considered in the optimal capacity calculation to 1 no. instead of 2 nos. or take it at 50% for assessing the capacity. As agreed at the joint hearing, the VOCPT was requested to examine the point raised by PLPL and respond immediately. If this results in modification in the proposal, then VOCPT to file its revised proposal to us and simultaneously to the users/ user organizations and prospective bidders for their comments within three days thereafter. The VOCPT was also requested to respond within two days on receipt of comments thereon, if any, from the stakeholders.

7.1. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 6(i) above, the VOCPT vide its letter dated 16 July 2015 has responded. A summary of queries raised by us and the response of VOCPT are tabulated below:

| Sl. No. | Our queries | Reply of VOCPT |
|---------|--|--|
| (i). | For assessing the optimal capacity, the VOCPT has applied share of cargo i.e. coal, limestone, Gypsum handled at berth no.9 at 82% and arrived at the optimal capacity for the facility at 5.30 Million Tonnes (MT) of these cargo groups to be handled. The total percentage share of cargo to be considered for ascertaining the optimal capacity should be 100% as per the formula prescribed in the tariff guidelines of 2008. The total of the percentage share of cargo considered by VOCPT for estimation of optimal capacity is, however, 82%. The VOCPT has not captured the balance percentage share of cargo (100%-82%) i.e. 18% in optimal capacity calculation. The VOCPT to make | The mechanized system proposed is for transporting Coal, gypsum & limestone only, which constitutes 82% of the cargo handled at 9th berth, to the interim stack yard. Other dry bulk and break bulk cargoes will not be transported through the conveyors from 9th berth to interim stack yard. Hence the percentage share of coal, gypsum and limestone handled at 9 th berth is 82% only is taken for calculating the optimal capacity. Therefore, this may please be accepted. |

| | necessary corrections in the estimation of optimal capacity in the light of the above observation. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|----------------------|---|--|--|--|---------|---------------|---------------|--|----------------------|-------------------------------------|------|-------------|------|-------|-------|--|-------|-------------------------------|-------|-------|------|---|--------|----------------|---|-------|-------|---|--|--|-------|-------|-------|--|
| (ii). | The total capital cost estimated in the present proposal is `9271.50 lakhs, as compared to the `5670 lakhs estimated by the VOCPT earlier with reference to the tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to coal yard on license basis for 10 years period vide Order No.TAMP/7/2015 dated 21 March 2015. In this context, the VOCPT to: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (a). | Substantiate the revised (increased) capital cost with documentary evidence in the form of Budgetary quotation, work order etc., | The Budgetary offer received from M/s.Chennai Radha Engineering Works (P) Ltd., Chennai is furnished by VOCPT. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (b). | Bring out reasons for upward revision for capital cost. | Reasons for upward revision in the capital cost furnished by VOCPT is as Annexure-II is as follows: <table><tr><th colspan="6">Comparison of Present Proposal with the previous proposal approved by TAMP in respect of Capital cost</th></tr><tr><th>Sl. No.</th><th>Capital Cost:</th><th colspan="2">(` in crores)</th><th>Percentage variation</th><th>Reason for increase in capital cost</th></tr><tr><td>(i).</td><td>Civil Works</td><td>4.00</td><td>15.25</td><td>11.25</td><td>MCC Room, Tripper conveyor, Coal Stackyard & Compound wall excluded in the previous estimate but now included.</td></tr><tr><td>(ii).</td><td>Mechanical & Electrical works</td><td>50.00</td><td>59.75</td><td>9.75</td><td>Plumber Blocks, DG Set, Transformers, Metal Detector are not included previously but included in the present estimate cost.</td></tr><tr><td>(iii).</td><td>Taxes & Duties</td><td>-</td><td>13.30</td><td>13.30</td><td>Previously Rate furnished exclusive of taxes.</td></tr><tr><td></td><td></td><td>54.00</td><td>88.30</td><td>34.30</td><td></td></tr></table> | Comparison of Present Proposal with the previous proposal approved by TAMP in respect of Capital cost | | | | | | Sl. No. | Capital Cost: | (` in crores) | | Percentage variation | Reason for increase in capital cost | (i). | Civil Works | 4.00 | 15.25 | 11.25 | MCC Room, Tripper conveyor, Coal Stackyard & Compound wall excluded in the previous estimate but now included. | (ii). | Mechanical & Electrical works | 50.00 | 59.75 | 9.75 | Plumber Blocks, DG Set, Transformers, Metal Detector are not included previously but included in the present estimate cost. | (iii). | Taxes & Duties | - | 13.30 | 13.30 | Previously Rate furnished exclusive of taxes. | | | 54.00 | 88.30 | 34.30 | |
| Comparison of Present Proposal with the previous proposal approved by TAMP in respect of Capital cost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Sl. No. | Capital Cost: | (` in crores) | | Percentage variation | Reason for increase in capital cost | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (i). | Civil Works | 4.00 | 15.25 | 11.25 | MCC Room, Tripper conveyor, Coal Stackyard & Compound wall excluded in the previous estimate but now included. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ii). | Mechanical & Electrical works | 50.00 | 59.75 | 9.75 | Plumber Blocks, DG Set, Transformers, Metal Detector are not included previously but included in the present estimate cost. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii). | Taxes & Duties | - | 13.30 | 13.30 | Previously Rate furnished exclusive of taxes. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 54.00 | 88.30 | 34.30 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (iii). (a). | The VOCPT has enclosed detailed break up of Capital cost i.e. mechanical and electrical cost along with duties and taxes applicable on the equipment. In Capital cost estimation, the VOCPT has considered Duties, taxes, P & F, freight and insurance at `1,330 lakhs. However, in detailed breakup of Capital cost furnished by VOCPT, `1880 lakhs is estimated towards these items. The mismatch in the figures to be corrected. | The cost towards Freight, VAT (for civil works), Insurance & Service Tax in the Budgetary offer are excluded since the same are not relevant for computation. The cost towards Excise Duty & VAT (for mechanical & electrical equipments) in the Budgetary offer amounting to `13.30 crores is considered. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (b). | Duties, taxes, P & F and insurance are shown separately in Capital cost estimation. The VOCPT to consider to merge these elements with Capital cost instead of showing it as a separate entry. | The capital cost after including the Excise Duty & VAT (for mechanical & electrical equipments) is detailed below :- Mechanical cost - `62.42 Crores | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | |
|----------------|--|---|
| | | <p>Electrical cost - `10.63 Crores</p> <p>Civil Cost - `15.25 Crores</p> <p>-----</p> <p>Total - `88.30 Crores</p> |
| (iv). | The Port has considered the power consumption of 1.43 units/ tonnes instead of power consumption at 1.11 units/tonnes considered in the tariff approved on 21 March 2015. Justify the increase in the power consumption. | The power consumption of `1.11 per tonne is now considered w.r.t. standard electricity consumption for 1556 KVA (i.e.) 59,15,663 Units divided by optimal capacity 5.30 Million Tonnes. The power consumption of `1.43 units/Tonne was w.r.t earlier calculation of 4.14 Million Tonnes and may please be ignored. Hence issue of increase in Power consumption does not arise now. |
| (v). | The VOCPT is requested to furnish a copy of Board Resolution approving the subject proposal. | A copy of the Board Resolution approving the Project is furnished by VOCPT. |
| (vi). | The base year for indexation in note (v) under schedule 2.2. of the proposed Scale of Rates may be corrected at 1 January 2015 instead of 1 January 2013. | The base year for indexation is to be corrected as 1 January 2015. |
| (vii). (a). | The optimal capacity assessed for this project will depend on the evacuation of cargo from the coal yard. So please explain what is the arrangement for evacuation of cargo handled (at berth no.9) from the interim stack yard and show by calculation that the said evacuation facility from the coal yard is synchronised and is adequate and to enable the operator of this project to achieve the optimal capacity for which the reference tariff is fixed. | <p>Three numbers plots at the size of 100m X 100m will be allotted in the interim stacking yard for stacking cargo. Each plot has storage capacity of 30,000 Tonnes. For three plots (3 X 30,000 Tonnes) = 90,000 Tonnes. Conveyor will transfer 33,600 Tonnes per day. Port users will evacuate the cargo from interim stack yard to their plots in the coal yard through trucks. If the panamax vessel arrives with a cargo of 60,000 Tonnes, then cargo will be unloaded from the vessel within 2 days.</p> <p>Evacuation Details:</p> <p>If the stevedore arranges 20 Trucks of each 20T capacity and makes 5 trips per hour (considering the coal is transferred to Port users plot in the coal yard from interim stack yard),</p> <p>Quantity to be evacuated in one hr = 20 Trucks X 20 Tonnes X 5 = 2000 Tonnes per hour</p> <p>Quantity to be evacuated in a day = 2000 X 24 X .7 = 33,600 Tonnes</p> <p>Time required to evacuate one plot (i.e. 30000 Tonne) = $\frac{30000}{33600} \times 24$</p> <p>= 21.42 Hrs</p> <p>= 22 Hrs (say 1 day)</p> <p>Entire cargo of 60,000 Tonnes, discharged from the vessel will be evacuated in two days from two interim stack yard. Hence in addition to 3rd plot, these two plots are also available for stacking cargo of the next vessel.</p> <p>Hence the evacuation facility from the coal yard is adequate to enable the operator to achieve the optimal capacity.</p> |

| | | |
|--------|--|---|
| (b). | The VOCPT had while processing its reference tariff earlier on the same project had proposed a note no.(2) below the schedule of cargo handling charge stating that cargo should be evacuated within the prescribed free period. Beyond the prescribed free period, VOCPT will take action to move the cargo from interim stack yard at the cost of stevedores. This note is prescribed in the tariff Order No.TAMP/7/2015-VOCPT dated 21 March 2015. It is seen that no such condition is prescribed in the proposed draft SOR. The VOCPT to examine this aspect and propose a suitable note in this regard to address the point made at (a) above. | The following may be added as Note No.2 below the schedule of cargo handling charge:- In the interim stack yard free period of 2 days is allowed from the date of completion of unloading from vessel. The cargo should be moved by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period. If the cargo is not moved by stevedores from interim stack yard within the stipulated free period then VOCPT will remove the cargo from the stack yard at the cost of concerned stevedores. |
| (c). | The title of the schedule states cargo handling charge is for mechanisation from 9 th berth to interim stack yard. The note 1 below the schedule proposed by the VOCPT states tariff proposed is for transportation from 9 th berth to coal yard through conveyor. Proposed note 1 under the schedule may be corrected suitably as the movement of cargo is from berth 9 th to the interim stack yard and not to the coal yard. | The Note 1 under the schedule may be corrected as "Rate prescribed above is for transportation of cargo from 9 th berth to interim stack yard through conveyor system". |
| (vii). | The SOR proposed by the port does not clarify that no storage charge will be levied. The VOCPT may consider, if necessary, to incorporate a suitable note to avoid any ambiguity. | Storage charges will not be applicable for this proposal. Hence the following note may be added below the schedule of rates:- No storage charges will be levied. If the cargo is not evacuated by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period of two days, the Port will remove the cargo from the stack yard at the cost of respective stevedores. |

7.2. While responding, the VOCPT vide its letter dated 16 July 2015 has submitted revised calculation modifying the power cost. A comparative position between the calculation in the initial proposal dated 22 May 2015 and the revised calculation in its letter dated 16 July 2015 are tabulated below:

(i). Operating cost:

| (` in lakhs) | | | |
|----------------|--|---|---|
| Sr. No. | Particulars | Initial proposal dated 22 May 2015 | Revised proposal dated 16 July 2015 |
| (i). | Electricity Cost | | |
| | Power Cost | 766.17 [1.43 Unit/ Tonne @ `10.10 per unit for 5.30 MTPA | 594.72 [1.11 Unit/ Tonne @ `10.10 per unit for 5.30 MTPA |
| (ii). | Repair & Maintenance on Civil Cost (1% of Civil Cost) | 16.01 | 16.01 |
| (iii). | Repair & Maintenance on Mechanical Assets (7% on equipment cost) | 536.92 | 536.92 |
| (iv). | Insurance (1% on Total capital cost) | 92.72 | 92.72 |
| (v). | Depreciation | | |
| | (a). 3.17% on Civil cost | 50.76 | 50.76 |
| | (b). 6.33% on equipment cost | 397.13 | 397.13 |
| (vi). | License fee for Hoppers – 4 nos. (10*10*4) sq. mtr. * `348.68 | NA | 1.49 |
| (vii). | Way leave charges for Conveyor | 0.20 | 0.20 |

| Sr. No. | Particulars | Initial proposal dated 22 May 2015 | Revised proposal dated 16 July 2015 |
|---------|--|------------------------------------|-------------------------------------|
| | route 3120m*4.5mtr = 14040 Sq.m * `1.42/ Sq.mtr. | | |
| (viii). | Other expenses (5% on Total capital cost) | 463.58 | 463.58 |
| | Total operating cost | 2323.48 | 2153.52 |

(ii). Annual Revenue Requirement:

(` in lakhs)

| Sl. No. | Particulars | Initial proposal dated 22 May 2015 | Revised proposal dated 16 July 2015 |
|---------|---------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|
| (i). | ROCE @ 16% | 1483.44 | 1483.44 |
| (ii). | Operating cost | 2323.48 | 2153.52 |
| (iii). | Total Revenue Requirement | 3806.92 | 3636.96 |

(iii). Per tonne handling rate:

[Rate per in MT (in Indian Rupees)]

| Sl. No. | Commodity | Initial proposal dated 22 May 2015 | | Revised proposal dated 16 July 2015 | |
|---------|---|------------------------------------|---------|-------------------------------------|---------|
| | | Foreign | Coastal | Foreign | Coastal |
| (1). | Dry Bulk Cargo (coal, gypsum & limestone) | 71.76 | 43.06 | 68.56 | 41.15 |
| (2). | Thermal Coal | 71.76 | 71.76 | -- | -- |

7.3. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 6(ii) above, the VOCPT vide its letter dated 16 July 2015 has stated that the scenario of arrival of ship with gears or without gears cannot be predicted. Hence, the optimal capacity formulated in the proposal is based on the working of two number of ship gears and two number of HMCs. While calculating the ship gear capacity, 70% utilization factor is considered. The existing capacity may be retained.

8. On perusal of information/ clarification furnished by VOCPT vide its letter dated 16 July 2015, it was observed that some gaps in its proposal communicated vide our letter dated 30 June 2015 was not addressed satisfactorily. The gaps in the proposal to the extent not addressed adequately by VOCPT were, therefore, reiterated vide our letter dated 20 July 2015. The VOCPT vide its letter dated 24 July 2015 has responded. A summary of the points/ gaps observed and reply furnished by VOCPT are tabulated below:

| Sl. No. | Points/ gaps observed by us | Reply furnished by VOCPT |
|---------|--|--|
| (i). | <p>(a). On perusal of VOCPT letter dated 16 July 2015, it is seen that the queries raised at para 2(i) of our letter dated 30 June 2015 are not addressed satisfactorily. As regards the total percentage share of cargo considered by the VOCPT at 82% for arriving at the optimal capacity of the terminal, it was specifically pointed out that the percentage share of the cargo for optimal capacity calculation should be 100%.</p> <p>The VOCPT in the response has stated that the mechanized system proposed is for transporting coal, gypsum & limestone only, which constitute 82% of the cargo handled at 9th berth, to the interim stack yard. Other dry bulk and break cargo will not be transported through the conveyors from the 9th berth to interim stack yard.</p> | <p>(a). At present various dry bulk cargo like fertilizers, food grains, copper concentrate, coal, gypsum, limestone are being handled in the 9th berth. The proposed mechanized system is for transferring the coal, gypsum, limestone, only.</p> <p>The mechanized system proposed is for transporting coal, gypsum & limestone only, which constitutes 82% of the cargo handled at 9th berth, to the interim stack yard. Other dry bulk and break bulk cargoes will not be transported through the subject mechanized system from 9th berth to interim stack yard. Hence, the percentage share of coal, gypsum and limestone handled at 9th berth i.e., 82% only is taken for calculating the optimal capacity. Therefore, this may please be</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| | Hence, the percentage share of coal, gypsum and limestone handled at 9 th berth is 82% and is taken for calculating the optimal capacity according to the VOCPT. | considered by the Authority. |
| | (b). In this regard, it is relevant to mention that as per clause 3.3.2 of the Upfront Tariff 2008 Guidelines, the tariff has to be prescribed for the optimal capacity of the terminal irrespective of the traffic forecast. The optimal capacity is to be assessed with reference to the equipment proposed to be deployed at the terminal and irrespective of the traffic forecast. Further, as stated in our query the total percentage share of cargo for ascertaining the optimal capacity should be 100%. The VOCPT to, therefore, again reassess the optimal capacity considering the total percentage share of the cargo as 100% and not 82% as considered by VOCPT. | (b). In the 9 th berth though various dry bulk, break bulk and liquids cargoes are handled, among these cargoes only coal, gypsum, limestone are proposed to be handled through the subject mechanized system for which the proposal is submitted. Hence the percentage share of coal, gypsum and limestone handled at 9 th berth is 82% only is taken for calculating the optimal capacity. Further, it is submitted that the optimal capacity of the system is arrived based on the handling capacity of 2 nos. of Harbour Mobile Cranes and 2 nos. of ship gears proposed to be deployed and also considering the percentage share of cargo handled at 9 th berth (coal, gypsum, limestone) which is 82% and the same only can be handled through the proposed mechanized conveyor system. |
| (ii). | The VOCPT has expressed urgency in disposal of this case. We are not in a position to take up this case for processing since the query raised on optimal capacity which is vital in upfront tariff fixation is not addressed by the port satisfactorily. The VOCPT to make necessary correction in the optimal capacity calculation and file a revised proposal immediately. If this results in modification of the proposal, the revised proposal (to be) filed to us to be simultaneously forwarded to all the concerned users for their comments in 3 days and VOCPT to respond thereon in 1 day. The VOCPT also to depute the concerned official to TAMP along with the revised proposal (to be) filed to expedite finalising this case. | Percentage share of cargoes which cannot be handled by the subject project is not considered for calculation of the optimal capacity. Hence, the Authority is requested to consider the optimal capacity of the proposed system as 5.30 MTPA. |

9.1. Subsequently, the VOCPT has furnished revised calculation under the cover of its e-mail dated 28 July 2015. However, vide its subsequent letter dated 30 July 2015, the VOCPT has requested to ignore the cost statement furnished by it vide its e-mail dated 28 July 2015. Hence, the calculation furnished by VOCPT in its e-mail dated 28 July 2015 is not brought out.

9.2. The VOCPT has furnished final revised calculation vide its letter dated 30 July 2015. The additional submissions made by VOCPT in the said letter is as follows:

- (i). The optimal capacity for the project is now assessed at 5.92 MTPA. The capacity of conveyor system is maintained at 8.58 MTPA. This mismatch is inevitable. To match the output of 2 nos. of HMC and 2 nos. of ship gears having total productivity of 36,720 tonnes per day, the conveyor system of 2000-T capacity is proposed so as to achieve evacuation of 33,600-T per day so as to avoid uninterrupted discharge of cargo from the vessel.

- (ii). The two Harbour Mobile Cranes work in Berth Nos.I to VI in addition to Berth No.IX as per the concession agreement entered with the HMC operator viz., M/s.Immcola Crane Company Private Ltd. As per the prevailing statistics for 2014-15, the Harbour Mobile Cranes will be available at 62% (approximately) only in a year for the operation in IX berth.
- (iii). It is assumed that the entire cargo proposed to be handled through this mechanised system is foreign cargo.
- (iv). In the revised cost statement furnished now Taxes and duties is included with the basic cost of Mechanical & Electrical works. The letter dated 28 July 2015 of the VOCPT enclosing the cost statement may be ignored.

9.3. The VOCPT vide its letter dated 30 July 2015 has furnished final revised cost statement and has also provided the working of the 67.74% share to be handled on Ship Gears with available Capacity for this system. The details furnished by the VOCPT vide its letter dated 30 July 2015 and the revised rate proposed by the VOCPT are given below:

| Sl. No. | Particulars | Amount |
|----------|--|--------------------------------|
| A | <u>Optimal capacity of the Evacuation system</u> | |
| 1 | Capacity of HMC as per Standard Norms for 100-T /day (MT) | 12,500 |
| 2 | For the capacity of 120-T HMC is (12500/100) x 120 | 15,000 |
| 3 | For 2 HMC (Sl.No.2 x 2) | 30,000 |
| 4 | Capacity of 2 HMC per annum (Sl.No.3X365 days X0.7) | 7,665,000 |
| 5 | % of working time of HMC at 9 th berth | 62 |
| 6 | Actual quantity of cargo to be handled by HMC per annum (Sl.No.4 X Sl.No.5) | 4,752,300 |
| 7 | Capacity of Ship Gears 20 cycles/hr x 10T x 24 x 0.7 | 3,360 |
| 8 | For 2 Ship Gears (Sl.No.7 X 2) | 6,720 |
| 9 | Cargo to be handled by ship gears per annum (Sl.No.8*365*0.7) | 1,716,960 |
| 10 | % share to be handled on Ship Gears available Capacity for this system | 67.74% |
| 11 | Quantum of cargo to be handled by ship Gears (Sl.No.9 x 10) | 1,163,069 |
| 12 | Total cargo to be handled by HMC & Ship Gears (S.No.6 + 11) | 5,915,369 |
| 13 | Capacity of conveyor system per hour (MT) | 2,000 |
| 14 | Capacity of conveyor system per day (Sl.No.13 X 24hrs X 0.7) | 33,600 |
| 15 | Capacity of conveyor system per annum (Sl.No.14*365*70%) | 8,584,800 |
| 16 | Optimal capacity based on the lower of Sl.No.12 & Sl.No.15 (in MTPA) | 5.92 |
| B | <u>Capital Cost of Conveyor system</u> | Amount (` in lakhs) |
| 1 | Mechanical & Electrical works including Taxes Duties, P&F, Freight and Insurance | 7,305.00 |
| 2 | Civil Works | 1525.00 |
| 3 | Total (1+2) | 8,830.00 |
| 4 | Miscellaneous cost @ 5% on sl.no.3 | 441.50 |
| | Total Capital Cost (4+5) | 9,271.50 |
| C | <u>Operating Cost of conveyor system</u> | Amount (` in Lakhs) |
| 1 | Electricity Cost | |
| | Power Cost = 1.00Unit/Tonne @ `10.10 per unit for 5.92 MTPA (Power required =1400KW * power factor 0.9=1400/0.9=1556 KVA power consumption = 1556KVA*365*0.7*0.62=5915663 units) | 597.45 |
| 2 | Repair & Maintenance on Civil Cost (1% of Civil Cost) | 16.01 |
| 3 | Repair & Maintenance on Mechanical Assets (7% on equipment cost) | 536.92 |
| 4 | Insurance (1% on Total capital cost) | 92.72 |
| 5 | Depreciation | |
| 6 | 3.17% on Civil cost | 50.76 |
| 7 | 6.33% on equipment cost | 485.53 |

| Sl. No. | Particulars | Amount |
|---------|--|-----------------|
| 8 | Lease Rent for Hoppers - 4 Nos. (10*10*4) Sq. Mtr. *`355.65 | 1.42 |
| 9 | Way leave charges for Conveyor route 3120m*4.5 mtr = 14040 Sq.m*1.42/Sq.mtr. | 0.21 |
| 10 | Other expenses (5% on Total capital cost) | 463.58 |
| 11 | Total operating cost | 2244.60 |
| 12 | ROCE (16% of Capital cost) | 1483.44 |
| 13 | Total Revenue Requirement (11+12) | 3,728.04 |
| D | Total Tonnage handled per Annum (in MTPA) | 5.92 |
| E | (i). Per tonne handling rate of foreign cargo (in `) | |
| | Dry Bulk Cargo (coal, gypsum & limestone) | 63.02 |
| | (ii). Per tonne handling rate of Coastal cargo (in `) | |
| | Bulk Cargo (coal, gypsum & limestone) | 37.81 |

Working of Percentage of cargo by shipgears for conveyor system as furnished by VOCPT

| Sr. No. | Particulars | Tonnage (In lakhs tonnes) |
|---------|--|---------------------------|
| (i) | Total tonnage at 9 th Berth 2014-15 | 50.92 |
| (ii) | Tonnage available for Conveyor System | |
| (a) | Handled by HMC | 24.97 |
| (b) | Handled by shipgears | 16.84 |
| (iii) | Total cargo meant for conveyor system ((i) (a)+ (b)) | 41.81 |
| (iv) | Other cargo handled by HMC | 1.09 |
| (v) | Other cargo handled by Shipgears | 8.02 |
| (vi) | Total cargo handled by shipgears | 24.86 |
| (vii) | Percentage of cargo by shipgears for conveyor system to total cargo by shipgears ((ii) (b)/(vi) i.e. (16.84/24.86) | 67.74% |

10. Further, the VOCPT vide its e-mail dated 3 August 2015 has submitted that the performance standard for the Project Mechanisation of 9th berth may be considered as furnished in the hard copy of Application filed on 22 May 2015 as detailed below:-

Performance standard for Mechanized evacuation system :-

The Licensee shall meet both the following Performance standards:-

- The minimum guaranteed availability of 90% of Mechanized system per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and
- The Licensee shall handle optimal cargo of 33,600 Tons per day (or) tonnage for proportionate hours of actual working.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

12. With reference to totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- The proposal is to fix reference tariff for the project of V.O. Chidambaranar Port Trust (VOCPT) for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to interim stacking yard on license basis for a 10 years period. To achieve higher productivity, 2 numbers of 124 Tonnes HMC have been deployed on Public Private Partnership (PPP) mode in addition to operation by ship gears. The cargo unloaded from the vessels through HMC and ship cranes are accumulated in the berth. Presently, evacuation of cargo is done by Trucks using front end loaders and it takes time to evacuate the cargo from the said berth. This adversely

impacts the productivity of HMC on berth no.9. Hence, in order to enable quick evacuation of cargo/coal from the berth no.9, to reduce turnaround time of the vessel and to reduce the pollution level caused by transportation of cargo/coal handling by trucks, the VOCPT has proposed mechanized evacuation of dry bulk cargo from berth no.9 using hoppers and conveyor system under the proposed project. The cargo will be transferred through conveyor to three plots each of 100 mtr x 100 mtr i.e. total area of 30,000 sq. mtrs proposed to be allotted by the port to the operator for interim stacking of cargo for a free period upto two days. From the interim stacking area, port users have to arrange to evacuate the cargo to their individual plots allotted to them at the coal yard or to final destination as the case may be within the specified free period.

- (ii). It is relevant hereto mention that this Authority had passed an Order No.TAMP/7/2015-VOCPT dated 21 March 2015 for fixation of reference tariff for the same project based on Reference Tariff under 2013 guidelines following the principles of upfront tariff guidelines of 2008 on the proposal filed by the VOCPT.
- (iii). Citing that only one tender was received in response to its project on the reference tariff approved by this Authority within the extended due date of inviting bids offer to 27 March 2015, the port has come up with a proposal for fixation of reference tariff for the same project.
- (iv). Clause 2.4 of the tariff guidelines of 2013 stipulates that if in the view of the Major Port Trust, the tariff determined for a particular commodity under 2008 guidelines at that Major Port Trust or any other Major Port Trust is not a representative Reference Tariff for that commodity, then the Major Port is free to approach this Authority with a proposal to fix Reference Tariff under 2008 guidelines for the project giving detailed and sufficient justification.

The proposal in reference is for fixation of Reference tariff mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to interim stacking yard. Upfront tariff approved by this Authority is available for handling of coal terminal/ dry bulk terminal for the entire movement of cargo i.e. from ship to shore, shore to yard and yard to truck/ wagon. No upfront tariff is, however, available for only one leg of operation i.e. transfer of cargo from berth to interim stacking yard envisaged in this project. That being so, the proposal is seen to have been filed by the VOCPT under 2013 guidelines by following the principles of 2008 guidelines. Since Feasibility report is not applicable for this project as reported by the port, Feasibility report has not been prepared for this subject. During the proceeding relating to the Order dated 21 March 2015, the VOCPT has clarified that since the project involves only erection of conveyors and hoppers and no construction of Berth/ Jetties are included and hence, feasibility report is not prepared. The proposal of the VOCPT, however, has the approval of its Board of Trustees.

- (v). Before proceeding ahead with analysis of this case, it is relevant here to state that the tariff guidelines of 2008 for upfront tariff fixation prescribe norms/ guidelines for dedicated facilities such as coal, iron ore, container, liquid handling terminal and multipurpose cargo terminal. The guidelines of 2008 for upfront tariff fixation do not prescribe any exclusive norms / guidelines for one leg of operation i.e. mechanization of evacuation of cargo from Berth No.9 to interim stacking yard envisaged in this project.

It is, however, seen that norms considered by the port for estimating the operating cost is based on the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for the coal terminal as the proposed Mechanisation is seen to be mainly for coal cargo handled at berth no.9. Apart from coal, the VOCPT anticipates that other dry bulk cargo like gypsum and limestone may be handled. The VOCPT has during the proceeding relating to the Order No.TAMP/7/2014-VOCPT dated 21 March 2015 confirmed that the handling rate considered by it is same for the dry bulk cargo envisaged in this project. Since the dry bulk cargo envisaged to be handled include mainly coal and more importantly the proposed project involves conveyor system as prescribed in the guidelines for coal terminal, adoption of norms prescribed in the guidelines for coal terminal for the purpose of estimation of

operating cost is accepted as proposed by VOCPT. In the absence of any specific norms prescribed in the 2008 guidelines and in view of urgency expressed by the VOCPT for seeking reference tariff for this project, the approach adopted by VOCPT of adopting the norms prescribed in the 2008 upfront tariff guidelines for a Coal terminal to the extent relevant to arrive at the reference tariff for this project is relied upon.

(vi). Optimal Capacity:

As brought out in the previous paragraphs relating to the factual position, the optimal capacity assessed by the VOCPT for this project in the original proposal dated 21 March 2015 is 5.30 MTPA based on the lower of the two optimal capacities assessed for 2 HMCs plus 2 shipgears at 53,04,793 tonnes and optimal capacity of the conveyor system envisaged for this project at 85,84,800 tonnes. For assessing the optimal capacity of 5.30 MTPA for 2 HMCs plus 2 shipgears, the VOCPT has first arrived at the optimal capacity of 2 HMC and 2 Ship gears at Berth No 9 at 64,69,260 tonnes and applied 82% of share of dry bulk cargo i.e. coal, limestone, Gypsum handled at berth no.9 during the year 2014-15 to be handled by conveyor facility proposed under this project. The port has categorically stated that other dry bulk and break bulk cargoes will not be transported through the conveyors from 9th berth to interim stack yard.

In the final revised proposal the VOCPT has marginally increased the optimal capacity from 5.30 MTPA to 5.92 MTPA based on the modification in the computation of the optimal capacity of 2HMC and 2 Shipgears, which is discussed in the subsequent paragraphs.

(a). Handling rate (per day) of Berth No.9 by HMCs and Shipgears:

- (i). This Authority vide Order No.TAMP/16/2010-VOCPT dated 23 July 2010 has approved upfront tariff for mechanical handling infrastructure at Berth Nos.I to VI and IX on Build, Own and Operate (BOO) basis for standard HMC of 100 Tonnes considering handling rate for dry bulk cargo at 12500 T / day. The VOCPT has reported that 2 HMC of 124 T has been deployed at berth no.9 of PPP mode. The mandate of this Authority under the 2008 and 2013 guidelines is restricted to fixation of upfront / reference tariff. It is for the port to award the project on PPP mode based on the upfront/ reference tariff obtained by the port and hence this Authority would not like to delve on the matter of higher capacity HMC deployed by the VOCPT which is beyond the mandate of this Authority. Since the HMC deployed under PPP mode is of higher capacity than 100 T HMC for which upfront tariff was approved by this Authority, the VOCPT has proportionately adjusted (increased) handling rate for dry bulk cargo for 124 Tonnes HMC (rounded off to 120T HMC for capacity estimation purpose) at 15000 T/ day (i.e. 12500 T/day / 100T HMC * 120 T HMC). In the absence of any specific norm available for 120T HMC in 2008 guidelines, the increased handling rate of 15000 T/day/ for one number of 124T HMC considered by the VOCPT based on proportionately increasing the handling rate considered by this Authority for 100T HMC is accepted. Thus, for 2 HMCs of 124T capacity, the total handling rate comes to 30,000T/ day.

The port has stated that the two HMCs deployed by another BOT operator viz. M/s.Imcola Crane Company Pvt. Ltd. work at berth nos I to VI and in addition to berth no.9. The port has emphatically stated that the working time available for 2 HMCs at berth no.9 is 62%. This is based on the operations of the HMC in the year 2014-15. Based on the submission made by the port that the HMC deployed by the BOT operator of the another project is only 62% at berth no.IX of the total working time based on the operations in the year 2014-15 and also recognizing that none of

the user/ prospective bidders have made any adverse remarks on the percentage share applied by the VOCPT, the percentage share of 62% applied by the VOCPT in arriving the optimal capacity at the HMC is totally relied upon and considered as done by VOCPT. That being so, the optimal capacity of 2 HMC of 120T assessed at 47,52,300 (i.e. $30,000\text{T/day} \times 365 \times 70\% \times 62\%$ percentage of working times HMC at berth no.IX) by the VOCPT is relied upon.

- (ii). In addition to two HMCs, in order to achieve improved productivity, two ship gears are also envisaged at berth no.IX for transfer of cargo from ship to shore. The VOCPT has considered the capacity of ship gear at 3360 Tonnes /day considering 20 cycles/ hr / ship gear, with handling rate of 10 tonnes per cycle (i.e. $20 \text{ cycles/hr} \times 10\text{T} \times 24 \text{ hours} \times 70\%$) = 3360 tonnes/ day/ ship gear. The VOCPT had during the proceeding relating to 21 March 2015 Order stated that the productivity adopted is based on the experience gained by the port in operation of ship gears. In the absence of any specific norms available for ship gears, the handling rate considered by the port which is reportedly based on experience gained by the port in such operations is relied upon and considered. That being so, for two ship gears, the port has assessed the handling rate of 6720 tonnes / day (i.e. $3360 \text{ T/ day/ ship gear} \times 2 \text{ ship gears}$). In the final revised calculation, the VOCPT has assessed the annual optimal capacity of the conveyor applying 67.74% of the share of cargo capacity of ship gear. The port has furnished working to show that the of the total cargo handled by ship gear at berth nos IX, 67.74% share of cargo pertains to the dry bulk cargo envisaged to be handled by conveyor system under this project. The share of cargo capacity for ship gear adopted by the VOCPT is totally relied upon. Considering the above parameters, the optimal capacity of 2 ship gears for this project is assessed by the VOCPT is 11,63,069 tonnes (i.e. $6720 \text{ T/ annum} \times 365 \times 70\% \times 67.74\%$). The said optimal capacity furnished by the VOCPT is relied upon.

- (iii). Thus, the total optimal capacity of 2 HMCs plus 2 ship gears assessed by the VOCPT is 59,15,369 tonnes (i.e. $47,52,300 \text{ tonnes} + 11,63,069 \text{ tonnes}$).

(b). Handling rate (per day) of conveyor system:

- (i). As per the formula prescribed in the 2008 guidelines, the factor of 70% is to be applied only once for determining the optimal capacity. The VOCPT has applied the factor of 70% at two stages. First, as the operating load factor to arrive at the daily conveyor handling rate (i.e. $2000 \text{ tonnes/ day} \times 70\% \times 24 \text{ hours} = 33,600 \text{ T/ day}$) and the second in the overall capacity calculation as prescribed in the norms. The norms do not allow separate cushion in each of the parameters relevant for determining the capacity. When pointed out, the port has during the proceeding relating to the 21 March 2015 Order clarified that 70% factor first applied is towards the efficiency/ operating factor of conveyor and the second time when applied it is for arriving at the optimal capacity utilisation as per the norms prescribed in the guidelines for berthing occupancy. It has referred that the approach adopted by it is similar to the approach followed by the port for assessing the optimal capacity for fixation of reference tariff for handling of vessels using floating crane at anchorage which was approved by this Authority vide Order No.TAMP/53/2013-VOCPT dated 23 December 2013 and hence may be accepted in this case also. It is noteworthy that apart from the above order referred by the VOCPT, each in case of fixation of upfront tariff for mechanized

iron ore handling at WQ 1 berth of Visakhapatnam Port Trust (VPT) approved by this Authority vide Order No.TAMP/32/2010-VPT dated 29 November 2010, equipment efficient factor was reckoned to factor the time taken for operational requirements (over and above the norm of 70% prescribed in the guidelines). That being so, recognising that there are no prescribed norms available for transfer of cargo through conveyors, the approach followed by the VOCPT which is in line with the method allowed in the one another case of VOCPT and also VPT the case of the handling rate of conveyor assessed by the VOCPT at 33,600T / day may be relied upon and considered in the analysis.

- (ii). Based on the above productivity parameter, the optimal capacity of conveyor system assessed by the VOCPT is 85,84,800 tonnes (i.e. 8.5 MTPA) [33600 tonnes/ day*365 days * 24 hours].

When brought to the attention of the VOCPT about the wide mismatch between the optimal capacity of conveyor system at 8.58 MTPA and optimal capacity of the 2 HMCs + 2 ship gear at 5.92 MTPA, the VOCPT has emphatically stated that this mismatch in the optimal capacity is inevitable. The port has emphasised that to match the output of 2 nos. of HMC and 2 nos. of ship gears having total productivity of 36,720 tonnes per day, the conveyor system of 2000-T capacity is proposed so as to achieve evacuation of 33,600-T per day (2000 Tonnes x 70% x 24 hours) so as to avoid uninterrupted discharge of cargo from the vessel. Based on the clarification furnished by the VOCPT, the optimal capacity for the mechanisation facility through conveyor system envisaged in this project as assessed by the VOCPT is solely relied upon as furnished by the VOCPT and considered in the cost statement.

- (c). Optimal Capacity:

Considering lower of the two capacities viz. optimal capacity of 2 HMC each of 124 Tonnes + handling capacity for 2 ship gears at 59,15,369 tonnes per annum, vis-à-vis handling capacity of conveyor at 85,84,800 tonnes per annum the VOCPT has assessed the annual optimal capacity of the project at 59,15,369 tonnes. The optimal capacity as assessed by the VOCPT at 59,15,369 tonnes is relied upon.

- (vii). Capital Cost:

- (a). The total capital cost estimated by the VOCPT is `88.30 crores comprising of civil works `15.25 crores and mechanical equipment cost including plant and conveyors along with accessories and erection at `73.05 crores. The estimate of capital cost is inclusive of taxes duties, P&F, freight and insurance estimated at `13.30 crores for mechanical equipment. Miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost i.e. `4.42 crores is also estimated as per norms prescribed in the 2008 guidelines.

- (b). Civil works:

The break up of capital cost estimates for civil works furnished by the port shows that it includes MCC Rooms & Pump house, Tripper Conveyor, Interim stackyard and Compound wall and conveyors. As stated earlier, there are no norms prescribed in the guidelines for one single leg of operation for evacuation of cargo from berth to interim stack yard. In the absence of any norms for this kind of project, and recognizing that 2008 guidelines require this Authority to rely on the civil works as estimated by the port, the civil works as estimated by the VOCPT may be considered.

- (c). Equipments:

In the mechanised evacuation system envisaged in this project, dry bulk cargo handled by the HMC / ship gears will be dumped into hoppers and it will be carried through conveyor to the interim stack yard. The port has proposed 4 Nos. of hoppers of 100 cbm reported to be operated manually,

conveyor with rated capacity of 2000 TPH of 3.12 km length, power installation, dust suppression system, safety system and ancillary items as part of the equipment cost. As stated earlier, there are no norms prescribed in the guidelines for one single leg of operation for cargo transfer from berth to interim stack yard. In the absence of any norms for this kind of project, the list of items included in the equipment cost may have to be relied upon and considered as estimated by the VOCPT.

The VOCPT has in its original proposal shown the duties, taxes, P&F and insurance separately. In the final revised proposal, it has merged these components with the mechanised equipment cost.

The capital cost for equipment is substantiated with budgetary offers. Hence, the total equipment cost as estimated by the VOCPT are relied upon in the analysis.

- (d). The tariff guidelines of 2008, prescribe a norm for estimating miscellaneous capital cost at 5% of the capital cost. The VOCPT has estimated miscellaneous capital cost of `4.42 crores on the total capital cost of `88.30 crores based on the norms prescribed in the 2008 tariff guidelines.
- (e). Based on the above, the total capital cost of `92.72 crores as estimated by the VOCPT is considered.
- (viii). The VOCPT has calculated the return on capital employed at 16% of the estimated capital cost, as prescribed in the guidelines.
- (ix). Operating cost:

The operating estimated by the VOCPT is discussed hereunder:

- (a). Power cost:

The VOCPT had earlier estimated power consumption at 1.43 units per tonne based on power requirement of 59,15,663 units (for 1556 KVA) over the optimal capacity estimated at 5.3 MTPA in the original proposal. In the final revised proposal, the consumption of power is reduced to 1.00 unit/ tonne by spreading 59,15,369 units over the revised optimal capacity of 5.92 MTPA. The port has furnished detailed computation for arriving at power consumption of 1.00 unit per tonne based power requirement for the project. The unit rate power of `10.10 for per unit of power is also validated based on a documentary evidence.

Based on the detailed computation furnished by the port, the revised power cost of `597.45 lakhs estimated by the port is considered in the analysis.

The VOCPT had during the proceeding relating to the Order No.TAMP/7/2015-VOCPT dated 21 March 2015 confirmed that hoppers envisaged in this project are operated manually for movement and hence no fuel consumption is envisaged for hoppers in this project.

- (b). Repairs and maintenance cost on civil work is estimated by VOCPT at 1% on the civil cost and 7% on mechanical equipment cost, which appears to be adopted from the norms prescribed in the guidelines for coal terminal. As stated earlier, there are no norms prescribed in 2008 guidelines for the mechanisation facility proposed by the VOCPT. It is relevant here to state the normative list of facilities for coal terminal, apart from various item in the civil works, include conveyor system. Recognising that the proposed project involves conveyor system for transfer of cargo, the estimates of Repairs and maintenance cost adopting the norms prescribed for coal terminal is accepted in the absence of any specific norms for the facility proposed by VOCPT.

- (c). Insurance cost is estimated at 1% of the gross fixed assets and other expenses are estimated at 5% of the gross value of fixed assets by VOCPT, which are in line with the norms prescribed in the guidelines.
- (d). Depreciation, as per the guidelines, should be calculated following the depreciation rates as per Straight Line Method (SLM) prescribed in the Companies Act. The VOCPT has calculated depreciation @ 6.33% on the equipment cost and @ 3.17% on the civil works in the cost statement filed by it along with its proposal, which are in line with the norms prescribed in the guidelines and hence relied upon and considered as estimated by the VOCPT.
- (e). (i). The guidelines for upfront tariff stipulate that licence fee for port land is to be estimated based on the rates prescribed in the Scale of Rates of the respective Major Port Trusts.
- (ii). Licence fee has been estimated by the port in respect of area proposed to be allotted under this project for hopper. The VOCPT has adopted the rate of licence fee at `355.68 per sq. mtr. reportedly as per the rates applicable as per the prevailing Scale of Rates.
- (iii). In respect of Way leave charges for the Conveyor area of 3120 mtrs length and 4.50 mtrs width, the VOCPT has adopted the unit rate of way leave charges at `1.42 per sq. mtr which is also seen to be as per the prevailing Scale of Rates. In addition to that the VOCPT has also considered pension fund levy of 6.5% on the way leave charges for the conveyor. The total way leave charges estimated by VOCPT is `0.21 lakhs (3120 mtrs. x 4.50 mtrs. x 1.42 per sq.mtr. x 1.065).
- As regards to pension fund levy estimated by the VOCPT in the way leave charges, it is relevant here to mention here that the pension fund levy approved by this Authority vide Order No.TAMP/47/2012-VOCPT in the general revision of the Scale of Rates of VOCPT was for limited purpose to enable the VOCPT meet the shortfall in Pension fund liability. The schedule 5.22 of the Scale of Rates of VOCPT clearly states that the Pension fund levy will cease to apply from 1 April 2016. That being so, the component of Pension fund levy considered by VOCPT in the estimation of way leave charges is excluded in the revised cost statement prepared by us. The revised way leave charges comes to `0.20 lakhs as against 0.21 lakhs as estimated by VOCPT.
- (f). The total operating cost based on the above analysis works out to `2244.59 lakhs as against `2244.60 lakhs estimated by the VOCPT. The negligible change in the operating cost is due to the exclusion of the pension levy fund in the estimation of the way leave charges for the Conveyor for reasons stated in the preceding paragraph.
- (x). The cost statement for fixing Reference tariff submitted by VOCPT is modified in line with the above analysis. A copy of the statement is attached as **Annex - I**.
- (xi). (a). The total Annual Revenue Requirement (ARR) works out to `3728.03 lakhs, which is an aggregate of operating cost (`2244.59 lakhs) and 16% return on capital cost (`1483.44 lakhs), as against the Annual Revenue Requirement estimated by the port at `3728.04 lakhs.
- (b). The VOCPT has stated that the scope of work is limited to only quick evacuation of the cargo from berth no.9 to interim stack yard through conveyors. Hence, the cargo handled through the above operations does not attract storage activity. The port has envisaged recovery of the entire

assessed ARR from the optimal capacity of the facility by way of one tariff item only i.e. handling charge.

Accordingly, considering the modified ARR at `3728.03 lakhs and the optimal capacity of 5915369 tonnes, the rate works out to `63.02 per tonne (`3728.03 lakhs / 59,15,369 tonnes) as proposed by the VOCPT.

- (c). The VOCPT has stated that the entire optimal capacity of dry bulk cargo viz. coal, gypsum and limestone envisaged for this project are foreign cargo. If any of the vessel carrying coastal cargo is forthcoming and berthed, the coastal rate is required and hence the rate is proposed for coastal cargo. In view of submissions made by the port, rate for coastal cargo is prescribed at 60% of the foreign rate, as proposed by the port for dry bulk cargo other than thermal cargo complying with the Government policy of coastal concession.

The port has proposed separate rate for thermal cargo uniformly at `63.02/tonne for both foreign and coastal cargo. That being so, the proposed note that thermal coal will not come under coastal cargo is not found relevant and hence deleted.

- (xii). The note 1 to the original proposal stated that the rate prescribed in the schedule is for transportation of cargo from berth no.9 to coal yard. Subsequently, on pointing out that its proposal is for transfer to interim stackyard, the VOCPT has stated that the note 1 under the schedule of cargo handling charges may be corrected to state that the rate prescribed is for transportation of cargo from IXth Berth to Interim Stackyard through conveyor system. The modified note proposed by the VOCPT is incorporated in the Scale of Rates.

- (xiii). The Scale of Rates proposed by the VOCPT did not mention about storage charge/ free period included in the consolidated handling charge. On being pointed out, the VOCPT has proposed to introduce a note in the Scale of Rates to state that in the interim stack yard free period of 2 days is allowed from the date of completion of unloading from vessel. The cargo should be moved by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period. If the cargo is not moved by stevedores from interim stack yard within the stipulated free period then VOCPT will remove the cargo from the stack yard at the cost of concerned stevedores.

The VOCPT has furnished detailed working, as brought out in the factual position earlier, to show that the cargo discharged through conveyor to the interim stackyard can be moved by users within the proposed free period. The note proposed by the VOCPT is incorporated in the Scale of Rates as requested by the VOCPT.

Further, in the proposal the port has stated that the plot will be under the control of the port and it will take necessary action for removal of cargo if not vacated within the prescribed time. In this context, the port has also requested to insert a note stating that no storage charges will be levied. If the cargo is not evacuated by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period of two days, the Port will remove the cargo from the stack yard at the cost of respective stevedores.

The above mentioned note proposed by the VOCPT is also included in the Scale of Rates as requested by the VOCPT.

- (xiv). The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No.PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order no.TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, interalia, approved the replacement of definition of 'Coastal Vessel' prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:

“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/ Competent Authority.’

Therefore, the definition of Coastal Vessel proposed by the VOCPT has been modified with the above mentioned definition of ‘Coastal Vessel’.

- (xv). The VOCPT has not incorporated a general condition that users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator in line with similar prescription in the upfront/ reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT. The said condition is a general condition to protect the interest of users for delays beyond reasonable level attributable to BOT operator irrespective of the unit of levy. That being so, the said condition is prescribed in the reference tariff schedule in the instant case and is in line with the prescription in the upfront/ reference tariff schedule in other Major Port Trusts including VOCPT.
- (xvi). The VOCPT has proposed a general note relating to indexation factor for automatic adjustment every year giving the base WPI occurring between January 2013 and relevant year to be considered for such indexation. Since the cost estimates considered in the reference tariff calculation are based on the market rate pertaining to the year 2015, it is found appropriate and relevant to prescribe the base WPI to be considered for automatic adjustment every year as 1 January 2015, as proposed by the Port. Thus, the note in this regard as proposed by the Port is suitably modified and incorporated in the reference tariff schedule.
- (xvii). Clause 2.2 of the revised tariff guidelines of 2013 requires this Authority to prescribe the Reference Tariff along with the Performance Standards. Though the revised guidelines of 2013 do not require this Authority to go into the Performance Standards proposed by the port it is not unreasonable to assume that the ports would propose reasonable and achievable Performance Standards. The VOCPT has proposed for performance standards in terms of Minimum guaranteed availability and also with reference to the productivity in terms of cargo transfer and proposed that the Licensee has to meet both the Performance Standards. The port has proposed Performance Standards in terms of (a) Minimum guaranteed availability of 90% of Mechanised System per month and the availability shall be calculated for the total mechanised system; and, (b) Licensee to handle optimal cargo of 33,600 Tonnes per day or tonnage proportionate to hours of actual working. The performance parameter of 33,600 tonnes proposed by the port is line with the handling rate for conveyor system considered in the assessment of optimal capacity. The Performance Standards as proposed by the Port are prescribed.

13.1. Subject to above analysis, the Reference Tariff Schedule and the Performance Standards as proposed by the port attached are as **Annex - II** and **Annex - III** respectively.

13.2. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the Reference Tariff Schedule for mechanization of evacuation of cargo from Berth No.IX to interim stacking yard on license basis in VOCPT and notifies it along with the Performance Standards.

14.1. As per clause 2.5 of the Revised Tariff Guidelines 2013, the Reference Tariff and Performance Standards notified by this Authority shall be mentioned in the bid document and subsequently in the Concession Agreement in respect of PPP Projects. Accordingly, the VOCPT is advised to incorporate the Reference Tariff and Performance Standards, in the bid document and subsequently in the Licence Agreement in respect of PPP Project.

14.2. From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

14.3. The proposal shall be submitted to this Authority along with a certificate from the independent engineer appointed under the Licence Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

14.4. On receipt of the proposal, this Authority will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.

14.5. In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, this Authority will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.

14.6. After considering the views of the Major Port Trust, if this Authority is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.

14.7. While considering the proposal for Performance Linked Tariff, this Authority will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. This Authority will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013.

14.8. From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by this Authority subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and this Authority shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

14.9. As stipulated in Clause 6.2 of the revised 2013 guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the Licensee of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VOCPT. The VOCPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the respective Licence Agreement.

14.10. As stipulated in Clause 6.3.1 of the revised 2013 guidelines, within 15 (fifteen) days of the signing of the Licence Agreement, the concerned operator will forward the Licence Agreement to this Authority which will host it on its website.

14.11. As stipulated in clause 6.3.2 of the revised 2013 guidelines, the Licensee shall furnish to this Authority quarterly reports on cargo traffic, ship berth day output as well as the tariff realized for each berth. The quarterly reports shall be submitted by the PPP operator within a month following the end of each quarter. Any other information which is required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

14.12. As stipulated in clause 6.3.3 of the revised 2013 guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from PPP operator. However, this Authority shall consider a request from the Licensee about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. This Authority's decision in this regard would be final.

14.13. As per clause 3.8.5 of the guidelines, if any question arises requiring clarifications or interpretation of the Scale of Rates and the statement of conditionalities, the matter shall be referred to this Authority and its decision in this regard will be binding on the operator.

14.14. The performance norms for the project should be clearly brought out in the bid documents. The Licensee is expected to perform at least at the performance norms brought out in the bid document/ Licence agreement.

14.15. The actual performance of the Licensee will be monitored by this Authority. If any complaint regarding quality of service is received, this Authority will enquire into such allegation and forward its findings to the VOCPT. If any action is to be taken against the operator, the VOCPT shall initiate appropriate action in accordance with the provisions of the relevant Licence Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./143/2015(212)]

Annex - I

**COST STATEMENT FOR FIXATION OF REFERENCE TARIFF FOR MECHANISATION OF CARGO EVACUATION
FROM BERTH NO.IX TO INTERIM STACK YARD AT V.O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST UNDER 2013
GUIDELINES FOLLOWING THE PRINCIPLES OF 2008 GUIDELINES**

(Rs. in Lakhs)

| Sr. No. | Particulars | Estimates by VOCPT in its original proposal dated 22.5.2015 | Estimates by VOCPT in its final revised proposal dated 30.7.2015 | As considered by TAMP |
|---------|---|---|--|-------------------------------------|
| I | Optimal capacity | | | |
| (i) | Handling rate of HMC and Ship Gears: | | | |
| (a). | Handling rate of HMC as per Standard Norms for 100Tonne HMC (Tonnes/day) | 12,500 | 12,500 | 12,500 |
| (b). | Handling rate for 120-T HMC (Tonnes/day) | 15,000 | 15,000 | 15,000 |
| | | (12500/100) x 120 | (12500/100) x 120 | (12500/100) x 120 |
| (c). | Handling rate for 2 HMCs of 120T each (Tonnes/day) | 30,000 | 30,000 | 30,000 |
| | | (2 * 15000T) | (2 * 15000T) | (2 * 15000T) |
| (d). | Capacity of 2 HMCs (Tonne / annum) | 76,65,000 | 76,65,000 | 76,65,000 |
| | | (30000 tonnes/day * 365 days * 70%) | (30000 tonnes/day * 365 days * 70%) | (30000 tonnes/day * 365 days * 70%) |
| (e). | % of working time of HMC at 9th berth | 62 | 62 | 62 |
| (f). | Actual quantity of cargo to be handled by HMC per annum (in Tonnes) | 47,52,300 | 47,52,300 | 47,52,300 |
| | | (62%*76,65,000 tonnes/annum) | (62%*76,65,000 tonnes/annum) | (62%*76,65,000 tonnes/annum) |
| (g). | Handling rate of Ship Gears (Tonnes/day) | 3,360 | 3,360 | 3,360 |
| | | (20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%) | (20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%) | (20 cycles/hr x 10T x 24 x 70%) |
| (h). | Handling rate for 2 Ship Gears (Tonnes/day) | 6,720 | 6,720 | 6,720 |
| (i). | Cargo to be handled by ship gears per annum (in Tonnes) | 17,16,960 | 17,16,960 | 17,16,960 |
| | | (6,720T / annum * 365* 70%) | (6,720T / annum * 365* 70%) | (6,720T / annum * 365* 70%) |
| (j). | Total Handling rate of 2 HMCs and 2 Ship Gears per annum [I (i) (f) + I (i) (i)] | 64,69,260 | -- | -- |
| (k). | % share of cargo (coal, gypsum & limestone) handled under this project at berth no.9. | 82 | -- | -- |
| (l). | % share of dry bulk cargo of 9th berth to be handled on ship gears | -- | 67.74 | 67.74 |
| (m). | Capacity of cargo to be handled by ship gears | -- | 11,63,069 | 11,63,069 |

| | | | | |
|--------|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| | [I (i) (i) * I (i) (I)] (in Tonnes) | | | |
| (n). | Total Handling rate of 2 HMCs and 2 Ship Gears per annum after adopting percentage share of cargo [I (i) (f) * I (i) (m)] in 30.7.2015 calculation (in Tonnes) | 53,04,793 | 59,15,369 | 59,15,369 |
| | | (Note-1) | | |
| (ii). | Handling rate of the Conveyor system: | | | |
| (a). | Handling rate of conveyor system (Tonnes/hour) | 2000 | 2000 | 2000 |
| (b). | Handling rate of conveyor system per day with 70% weightage (Tonnes/day) | 33,600 | 33,600 | 33,600 |
| | | (2000T/hour * 24 hours * 70%) | (2000T/hour * 24 hours * 70%) | (2000T/hour * 24 hours * 70%) |
| (c). | Optimal Capacity of conveyor system per annum (in Tonnes) | 85,84,800 | 85,84,800 | 85,84,800 |
| | | (33600MT/day * 365days * 70%) | (33600MT/day * 365days * 70%) | (33600MT/day * 365days * 70%) |
| (iii). | Optimal Capacity (Tonnes/annum) | 53,04,793 | 59,15,369 | 59,15,369 |
| (iv). | Optimal Capacity [in Million Tonnes per Annum(MTPA)] | 5.30 | 5.92 | 5.92 |
| | | | | |
| II | Capital Cost of Conveyor system | Rs. in Lakhs | Rs. in Lakhs | Rs. in Lakhs |
| (i). | Mechanical & equipment works (including Taxes duties, P&F, Freight & Insurance in the revised proposal) | 5,975.00 | 7,305.00 | 7,305.00 |
| (ii). | Civil Works | 1525.00 | 1525.00 | 1525.00 |
| (iii). | Taxes duties, P&F, Freight & Insurance | 1330.00 | (Merged with Capex) | (Merged with Capex) |
| (iv). | Sub Total (i+ii) | 8,830.00 | 8,830.00 | 8,830.00 |
| (v). | Miscellaneous cost @ 5% | 441.50 | 441.50 | 441.50 |
| | | (5% * Rs.8,830 lakhs) | (5% * Rs.8,830 lakhs) | (5% * Rs.8,830 lakhs) |
| (vi). | Total Capital Cost (iii+iv) | 9,271.50 | 9,271.50 | 9,271.50 |

| Sr. No. | Particulars | Estimates by VOCPT in its original proposal dated 22.5.2015 | Estimates by VOCPT in its final revised proposal dated 30.7.2015 | As considered by TAMP |
|---------|-----------------------|--|--|--|
| III | Operating Cost | Rs. in Lakhs | Rs. in Lakhs | Rs. in Lakhs |
| (i). | Electricity Cost | 766.17 (53,04,793 tonnes * 1.43 unit/tonne * Rs 10.10/unit) | 597.45 (59,15,369 tonnes * 1.00 unit/tonne * Rs 10.10/unit) | 597.45 (59,15,369 tonnes * 1.00 unit/tonne * Rs 10.10/unit) |
| (ii). | Repair & Maintenance | | | |
| (a). | Civil Cost | 16.01 (1% * Rs.1601.25 lakhs) | 16.01 (1% * Rs.1601.25 lakhs) | 16.01 (1% * Rs.1601.25 lakhs) |
| (b). | Mechanical Assets | 536.92 (7% * Rs 7,670.25lakhs) | 536.92 (7% * Rs 7,670.25lakhs) | 536.92 (7% * Rs 7,670.25lakhs) |
| (iii). | Insurance | 92.72 (1% * Rs.9,271.50 lakhs) | 92.72 (1% * Rs.9,271.50 lakhs) | 92.72 (1% * Rs.9,271.50 lakhs) |
| (iv). | Depreciation: | | | |
| (a). | Civil works | 50.76 (3.17% * Rs.1,601.25 lakhs) | 50.76 (3.17% * Rs.1,601.25 lakhs) | 50.76 (3.17% * Rs.1,601.25 lakhs) |

| | | | | |
|---|--|-------------------------------------|---|-------------------------------------|
| (b). | Mechanical & equipment cost | 397.13 | 485.53 | 485.53 |
| | | (6.33% * Rs. 6,273.75 lakhs) | (6.33% * Rs. 7,670.25 lakhs) | (6.33% * Rs. 7670.25 lakhs) |
| (v). | License fee for 4 hoppers | -- | 1.42 | 1.42 |
| | | | [(10*10*4)sq.mtr*Rs.355.65] | [(10*10*4)sq.mtr*Rs.355.65] |
| (vi). | Way leave charges for Conveyor | 0.20 | 0.21 | 0.20 |
| | | (3120mtr * 4.5mtr * Rs.1.42/sq.mtr) | (3120mtr * 4.5mtr * Rs.1.42/sq.mtr*1.065) | (3120mtr * 4.5mtr * Rs.1.42/sq.mtr) |
| (vii). | Other expenses | 463.58 | 463.58 | 463.58 |
| | | (5% * Rs.9,271.50lakhs) | (5% * Rs.9,271.50lakhs) | (5% * Rs.9,271.50lakhs) |
| (viii). | Total Operating Cost | 2323.48 | 2244.60 | 2244.59 |
| | | | | |
| IV | Annual Revenue Requirement and Proposed Handling Rate | Rs. in Lakhs | Rs. in Lakhs | Rs. in Lakhs |
| (i). | Annual Revenue Requirement (ARR) | | | |
| | (a). Total Operating Cost | 2323.48 | 2244.60 | 2244.59 |
| | (b). Return on Capital Employed @16% | 1483.44 | 1483.44 | 1483.44 |
| | (c).Total Revenue requirement | 3,806.92 | 3,728.04 | 3,728.03 |
| (ii). | Optimal Capacity (Tonnes/ Annum) | 53,04,793 | 59,15,369 | 59,15,369 |
| (iii). | Per tonne handling rate (in Rs./Tonne) | | | |
| | (a). For Foreign cargo | 71.76 | 63.02 | 63.02 |
| | (b). For Coastal cargo | 43.06 | 37.81 | 37.81 |
| Note-1: In the 22.5.2015 proposal, the VOCPT had assessed the total capacity of handling by 2 HMC's and 2 ship gears at berth no.9 at 64,69,260 tonnes and applied 82% of the share of dry bulk cargo to be handled by this project to arrive at optimal capacity at 53,04,793 tonnes/annum. | | | | |

Annex - II**V. O. CHIDAMBARANAR PORT TRUST****Reference tariff for mechanization of evacuation of cargo from Berth No. IX to Interim Stack yard.****CHAPTER 1 – DEFINITIONS & GENERAL TERMS & CONDITIONS****1.1. DEFINITIONS – GENERAL**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **“Coastal Vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any Terminal or place in India to any other Terminal or place in India having a valid coastal license issued by the Competent Authority / Director General of Shipping.
- (ii). **“Foreign-going Vessel”** shall mean any vessel other than a coastal vessel.
- (iii). **“Per day”** shall mean a calendar day or part thereof.
- (iv). **“Port”** shall mean V.O. Chidambaranar Port Trust.
- (v). **“Tonne”** shall means one Metric Tonne or 1000 Kilograms or one cubic meter.

1.2. General Terms & Conditions

- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for its classification as 'coastal' or 'foreign-going' for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
 - (a). A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
 - (b). A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.
 - (c). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load Terminal from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge Terminals.
 - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.
- (iii). Interest on delayed payments/refunds.
 - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments of any charge under this Scale of Rates. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
 - (b). Like wise, the Terminal shall pay penal interest on delayed refunds. The rate of interest will be (prescribed at 2% above the Prime Lending Rate of State Bank of India)
 - (c). The delay in refunds will be counted beyond 20 days from the date of completion of services or on production of the documents required from the users, whichever is later. (The Terminal must specify specific documents to be submitted for claiming refund).
 - (d). The delay in payments by the users will be counted beyond 10 days after the date of raising the bills by the Terminal. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act, 1963 and/or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
- (iv). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (v). No claims for refund shall be entertained unless the amount refundable is `100/- or more. Likewise, operator shall not raise any supplementary or under charge bills, if the amount due to operator is `100/- or less.
- (vi).
 - (a). The rates prescribed in this Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The operator may, if it so desires, charge lower rates and/ or allow higher rebates and discounts.
 - (b). The operator may also, if it so desires, rationalize the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalization gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling levels. Provided that the operator should notify the public such lower rates and / or rationalization of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the

public any further changes in such lower rates and/ or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.

- (vii). User will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to operator.

2. CARGO HANDLING CHARGES FOR MECHANIZED EVACUATION SYSTEM FROM BERTH NO. IX TO INTERIM STACKYARD:-

| Sl. No. | Commodity | Rate per in MT (in Indian `) | |
|---------|---|---------------------------------|---------|
| | | Foreign | Coastal |
| 1 | Dry Bulk Cargo (Coal [other than thermal coal], Gypsum and Limestone) | 63.02 | 37.81 |
| 2 | Thermal Coal | 63.02 | 63.02 |

Notes :-

- Rate prescribed above is for transportation of cargo from berth no. IX to interim stack yard through conveyor system.
- In the interim stack yard free period of 2 days is allowed from the date of completion of unloading from vessel. The cargo should be moved by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period. If the cargo is not moved by Stevedores from interim stack yard within the stipulated free period then VOCPT will remove the cargo from the stack yard at the cost of concerned Stevedores.
- No storage charges will be levied. If the cargo is not evacuated by the stevedores from interim stack yard within the stipulated free period of two days, the port will remove the cargo from the stack yard at the cost of respective stevedores.

3. GENERAL NOTES:

- The tariff caps will be indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1 January 2015 and 1 January of the relevant year. Such automatic adjustment of tariff caps will be made every year and the adjusted tariff caps will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year.
- From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed Reference Tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid Reference Tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.2 of the tariff guidelines of 2013 which will be applicable for the entire licence period.

However, the Licensee would be free to propose a tariff along with Performance Standards (the "Performance Linked Tariff") from the second year of operation onwards, over and above the indexed Reference Tariff for the relevant financial year, at least 90 days before the 1st April of the ensuing financial year. Such Performance Linked Tariff shall not be higher than 15% over and above the indexed Reference Tariff for that relevant financial year (and this will be the Tariff Cap). The Performance Linked Tariff would come into force from the first day of the following financial year and would be applicable for the entire financial year.

- The proposal shall be submitted to TAMP along with a certificate from the independent engineer appointed under the Concession Agreement of the Project indicating the achievement of Performance Standards in the previous 12 months as incorporated in the

Licence Agreement or for the actual number of months of operation in the first year of operation as the case may be.

- (iv). On receipt of the proposal, TAMP will seek the views of the Major Port Trust on the achievement of Performance Standards as outlined in para 5 of the tariff guidelines of 2013, within 7 days of receipt.
- (v). In the event of Licensee not achieving the Performance Standards as incorporated in the Licence Agreement in previous 12 months, TAMP will not consider the proposal for notifying the Performance Linked Tariff for the ensuing financial year and the Licensee shall be entitled to only the indexed Reference Tariff applicable for the ensuing financial year.
- (vi). After considering the views of the Major Port Trust, if TAMP is satisfied that the Performance Standards as incorporated in the Concession Agreement have been achieved, it shall notify the performance linked tariff by 15th of March to be effective from 1st of April of the ensuing financial year.
- (vii). While considering the proposal for Performance Linked Tariff, TAMP will look into the Performance Standards and its adherence by the Licensee. TAMP will decide on the acceptance or rejection of the Performance Linked Tariff proposal based on the achievement or otherwise of the Performance Standards by the Licensee. Determination of indexed Reference Tariff and Performance Linked Tariff will follow the illustration shown in the Appendix attached to the tariff guidelines of 2013
- (viii). From the third year of operation, the Performance Linked Tariff proposal from the Licensee shall be automatically notified by TAMP subject to the achievement of Performance Standards in the previous 12 months period as certified by the Independent Engineer. The Licensee, for the Performance Linked Tariff from the third year onwards, will submit the Performance Linked Tariff proposal along with the achievement certificate from the independent engineer by 1st March and TAMP shall notify by 20th March, the Performance Linked Tariff to be effective from the ensuing financial year.

Annex - III

PERFORMANCE STANDARDS

The Licensee shall meet both the following Performance Standards:

- (a). The Minimum guaranteed availability of 90% of Mechanised System per month. The availability shall be calculated for the total mechanized system; and,
- (b). The Licensee shall handle optimal cargo of 33,600 tonnes per day or tonnage for proportionate hours of actual working.